VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 290)
z dnia 26 listopada 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 290)

26 listopada 2014 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja Ministra Infrastruktury i Rozwoju na temat aktualnej sytuacji w spółce Przewozy Regionalne.

W posiedzeniu udział wzięli: **Maria Wasiak** minister infrastruktury i rozwoju wraz ze współpracownikami, **Ignacy Góra** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego**, Jerzy Góra** wiceprezes zarządu Agencji Rozwoju Przemysłu S.A., **Mirosław Sekuła** marszałek województwa śląskiego, **Tomasz Pasikowski** prezes zarządu Przewozy Regionalne Sp. z o.o. , **Jerzy Kriger** dyrektor Departamentu Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego, **Danuta Wesołowska-Wujaszek** zastępca dyrektora Departamentu Infrastruktury i Komunikacji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego, **Leszek Korczak** przedstawiciel Najwyższej Izby Kontroli, **Henryk Grymel** przewodniczący Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność", **Jan Przewoźny** wiceprzewodniczący Federacji Związku Zawodowego Pracowników PKP, **Sławomir Centkowski** wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych, **Adrian Furgalski** ekspert Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Teodozja Nojszewska -Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dzień dobry.

Otwieram posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury.

Witam panie i panów posłów.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje informację Ministra Infrastruktury i Rozwoju na temat aktualnej sytuacji w spółce Przewozy Regionalne.

Czy do zaproponowanego porządku są uwagi?

Nie ma, dziękuję.

Stwierdzam, że Komisja przyjęła porządek, za chwilę przystąpimy do jego realizacji.

Wysoka Komisjo, dzisiaj gościmy na posiedzeniu szefa resortu infrastruktury i rozwoju, panią minister Marię Wasiak, witam panią minister bardzo serdecznie.

Pragnę poinformować Wysoką Komisję, że temat dzisiejszego posiedzenia został zaproponowany trzy tygodnie temu przez panią minister.

Pani minister, bardzo dziękuję.

To jest temat, który elektryzuje opinię publiczną, ale także jest tematem, który znajduje się w kręgu zainteresowania nas, posłów Komisji Infrastruktury, dlatego jeszcze raz bardzo dziękuję, że na inauguracyjne posiedzenie zaproponowała pani minister właśnie ten temat.

Witam także serdecznie podsekretarza stanu w resorcie infrastruktury i rozwoju, pana Zbigniewa Klepackiego i wszystkich państwa współpracowników. Witam również dość szeroko reprezentowaną stronę społeczną. Mam nadzieję, że znajdujemy się w dobrym gronie, aby porozmawiać o tym poważnym temacie.

Bardzo proszę, oddaję głos pani minister Marii Wasiak.

Czy pan przewodniczący Adamczyk w kwestii formalnej?

Bardzo proszę, pan przewodniczący Andrzej Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pani minister, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, w dniu 7 listopada tego roku został zgłoszony do pana przewodniczącego wniosek grupy posłów- członków Komisji Infrastruktury, posłów Prawa i Sprawiedliwości i Solidarnej Polski, dotyczący zwołania w trybie art. 152 regulaminu Sejmu posiedzenia Komisji. Posiedzenie byłoby poświęcone sytuacji w spółce Przewozy Regionalne.

Pan przewodniczący, otwierając dzisiejsze posiedzenie Komisji stwierdził, że jest ono zwołane z inicjatywy resortu infrastruktury i rozwoju. Mam wobec tego pytanie do pana przewodniczącego: czy, w trybie art. 152 regulaminu Sejmu, zostanie zwołane posiedzenie Komisji i ponownie będziemy omawiali sprawy związane ze spółką Przewozy Regionalne, czy nie? Czy mamy traktować dzisiejsze posiedzenie Komisji jako poświęcone realizacji wniosku grupy posłów? Bo jeżeli tak to na wstępie poproszę o głos. Jeżeli jednak nie, to pan przewodniczący realizuje posiedzenie planowane przez siebie.

Proszę o udzielenie odpowiedzi, czy odbędzie się kolejne posiedzenie zwołane w trybie art. 152 regulaminu Sejmu. Jak to sobie wyobraża pan przewodniczący?

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Przepraszam, właściwie powinienem złożyć takie wyjaśnienie, ale dziękuję za przypomnienie.

Proszę państwa, tak jak powiedziałem a w gronie członków prezydium Komisji złożyłem taką informację, że temat posiedzenia Komisji dotyczącego sytuacji w spółce Przewozy Regionalne, został ustalony co najmniej trzy tygodnie wcześniej, a więc zdecydowanie wcześniej niż wpłynął wniosek grupy posłów Prawa i Sprawiedliwości w trybie art. 152 regulaminu Sejmu.

Byłem troszeczkę zaskoczony, dlatego że – jak powiedziałem przed chwilą – poinformowałem członków prezydium oraz odpowiadając od czasu do czasu na pytania posłów, kiedy odbędzie się posiedzenie Komisji z udziałem pani minister, nowej szefowej resortu infrastruktury i rozwoju. Odpowiadałem, że jest już ustalone posiedzenie Komisji. Dlatego lekko byłem zaskoczony wnioskiem grupy posłów PiS.

Takie są fakty.

Informuję także, że jest opinia prawna na ten temat czyli na określony porządek i pojawienie się wniosku grupy posłów o zwołaniu posiedzenia Komisji w trybie art. 152 regulaminu Sejmu. O takiej sytuacji mówi zresztą ten regulamin, ale opinia prawna jest jasna, że o zwołaniu posiedzenia decyduje przewodniczący Komisji. W związku z tym, dzisiaj realizujemy porządek dzienny posiedzenia, zaproponowany przez przewodniczącego Komisji.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Ale panie przewodniczący…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Sekundeczkę...

Jest opinia prawna. Myślę, że pan przewodniczący Adamczyk pewnie jest w jej posiadaniu i ma możliwość zapoznania się z jej treścią. Opinia mówi jednoznacznie, że jeśli pojawi się wniosek identyczny to, na wniosek przewodniczącego, Komisja realizuje porządek posiedzenia proponowany przez niego. Następnie Komisja zajmuje stanowisko i, jeżeli są to tożsame tematy, nie ponawia się posiedzenia. Ale mamy przedstawicieli Biura Legislacyjnego, w związku z tym…

Sekretarz Komisji Elżbieta Kessel:

Nie ma przedstawicieli Biura…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam, nie ma na posiedzeniu przedstawicieli Biura Legislacyjnego.

Dzisiaj realizujemy posiedzenie Komisji na wniosek przewodniczącego Komisji.

Oddaję głos pani minister. Pani minister, bardzo proszę.

Minister infrastruktury i rozwoju Maria Wasiak:

Bardzo dziękuję.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, nawiązując do wstępu pana przewodniczącego chciałam powiedzieć, że – rzeczywiście – moją intencją było, po pierwsze – wyznaczyć taki tryb mojej pracy, żeby z własnej inicjatywy (od czasu do czasu) przychodzić do sejmowej Komisji Infrastruktury z tematami, które w opinii resortu wydają się istotne. Oczywiście, to w niczym nie uchybia wszelkim uprawnieniom posłów i Komisji do zasięgania i osądzania informacji od resortu w sprawach, które posłowie uznają za stosowne.

Moją intencją jest omówienie tematu pod tytułem Przewozy Regionalne, tryb dla mnie jest drugorzędny. Uznaję, że temat jest na tyle istotny i dotyczy różnych aspektów i gospodarczych, wykonywania usług publicznych i społecznych również, że wart jest szczególnej uwagi. Taka jest też…

Bardzo przepraszam, czy może panom przeszkadzam?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszamy, prowadziliśmy spór z panem przewodniczącym.

Minister infrastruktury i rozwoju Maria Wasiak:

Będę miała krótką prezentację, w której chciałabym zarysować, z mojego punktu widzenia, główne kwestie dotyczące sytuacji spółki Przewozy Regionalne. Będę bardzo wdzięczna za wszelkie uwagi państwa w tej sprawie.

Chciałabym prosić o takie podejście do tematu.

Może od razu przystąpię do prezentacji. Są z nami członkowie zarządu spółki Przewozy Regionalne, którzy też są w stanie udzielić bardziej szczegółowych informacji, gdyby – państwa zdaniem – były one potrzebne.

Jak powiedziałam, mamy niezbyt długą prezentację, która jest także krótkim przypomnieniem sytuacji w Przewozach Regionalnych. Chciałabym zwrócić jednak uwagę na obecną sytuację Przewozów Regionalnych, która to spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, przez kilkanaście już lat istnienia firmy, uległa znaczącej ewolucji. Dotyczyła ona przede wszystkim miejsca zajmowanego przez Przewozy Regionalne na rynku pasażerskich przewozów kolejowych. Zmiany wynikały przede wszystkim (a właściwie – głównie) z inicjatyw poszczególnych samorządów województw tworzenia własnych podmiotów, wykonawców usług publicznych zlecanych przez samorządy.

Przypominam, że gruntowna właściwie zmiana, powiedziałabym – zmiana instytucjonalna, nastąpiła wtedy, kiedy powstały samorządy szczebla wojewódzkiego i została uchwalona ustawa o restrukturyzacji Polskich Kolei Państwowych dotycząca zmiany ustawy o transporcie kolejowym. Ustawy te ustaliły zasadę, że zlecającym usługi publiczne w zakresie kolejowego transportu regionalnego są samorządy wojewódzkie. To – rzeczywiście – spowodowało sytuację, która ewoluowała w taki sposób, że dzisiaj mamy Przewozy Regionalne ciągle jako największą firmę wykonującą ten typ przewozów. Obok niej jednak wyrosły bardzo duże firmy przewozowe, które zajmują bardzo istotną część pasażerskich kolejowych przewozów regionalnych. Największa z nich to Koleje Mazowieckie, ale ciągle spółka Przewozy Regionalne ma pierwsze miejsce pod względem liczby przewożonych pasażerów. Jak widać na slajdzie (a są to dane za 2013 rok) średnio codziennie jest to 232 500 osób przewożonych do szkół i zakładów pracy. Ciągle też jest to bardzo duża firma, która świadczy usługi na rzecz większości regionów.

Mam dane od zarządu spółki na temat aktualnej sytuacji Przewozów Regionalnych. Można powiedzieć, że ulega ona poprawie, może nie takiej, jakiej byśmy oczekiwali.

Na kolejnym slajdzie, na wykresie, pokazane są wyniki finansowe spółki od 2009 roku oraz informacja o zobowiązaniach i o rezerwach na zobowiązania spółki, łącznie z rokiem 2014. Ma to istotne znaczenie w związku z dalszą częścią prezentacji i planem restrukturyzacji oraz oddłużenia spółki. W 2009 roku ujemny wynik finansowy sięgał prawie 300 mln zł, by zmaleć w roku ubiegłym do 54 mln i w ciągu trzech kwartałów roku bieżącego wyniósł 4,8 mln zł.

Na kolejnym slajdzie pokazujemy największe problemy Przewozów Regionalnych. Dla większości państwa sytuacja jest doskonale znana. Główne problemy to: zadłużenie, niedoinwestowanie, wysokie koszty działalności oraz ład korporacyjny. Spółka ma około

600 milionów złotych zadłużenia przeterminowanego, jest to stan na koniec trzeciego kwartału bieżącego roku, czyli takiego, które jest więcej niż normalnym obciążeniem normalnej działalności spółki.

Dużym i zresztą starym problemem, jest niedoinwestowanie taborowe spółki. Tak się złożyło, że wszystkie zakupy, także ze środków pozyskiwanych z pomocy publicznej, były robione na rzecz spółek samorządowych bądź bezpośrednio dla samorządów, które wypożyczały spółce Przewozy Regionalne. Do tej pory spółka Przewozy Regionalne nie mogła sobie pozwolić na żadną istotną politykę inwestycyjną (chodzi o tabor), dlatego stan taboru spółki jest zły. Jak widać na slajdzie, średni wiek taboru własnego spółki Przewozy Regionalne przekracza 30 lat, co powoduje niski komfort i bezpieczeństwo podróży.

Spółka generuje wysokie koszty działalności. Wynikają one zarówno z nieefektywnej infrastruktury zarządczej i nieoptymalnych procesów operacyjnych, co wiąże się też ze stanem taboru, ale też z niepewności co do struktury organizacyjnej spółki. To jest jednym z głównych problemów planowanej restrukturyzacji. O to chcielibyśmy zawalczyć w programie restrukturyzacji spółki, żeby można było w miarę przewidywalnych warunkach zaplanować dla spółki nową organizację operacyjną i strukturalną.

Kolejny, istotny problem, to powszechnie krytykowana struktura właścicielska. Okazało się, że dokonana w 2008 roku zmiana właściciela, polegająca na wywłaszczeniu PKP na rzecz samorządów województw, zaowocowała dużym rozdrobnieniem właścicielskim. W ciągu kilku następnych lat od usamorządowienia spółki nie nastąpiła integracja sposobu zarządzania z punktu widzenia właścicielskiego. To też przełożyło się na nie najlepsze zawiadywanie sprawami spółki.

Co proponujemy? Proponujemy oddłużenie spółki i przeznaczenie też pewnej kwoty pieniędzy na jej restrukturyzację. Dla realizacji tego niezbędne jest kalendarium wydarzeń. Niezbędne dlatego, że po prostu musimy mieć podmiot, który się podejmie roli restrukturyzatora. Będzie to podmiot właścicielski. Obecnie Skarb Państwa nie ma żadnych udziałów w spółce Przewozy Regionalne, dlatego – chcąc się zaangażować w restrukturyzację – musi zdobyć takie uprawnienia.

W tym celu proponujemy zawarcie porozumienia o współpracy pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju, Agencją Rozwoju Przemysłu S.A. (która – w naturalny sposób – jest desygnowana do realizacji takich przedsięwzięć restrukturyzacyjnych w imieniu Skarbu Państwa) oraz spółką Przewozy Regionalne. Agencja Rozwoju Przemysłu S.A. jest w naturalny sposób desygnowana do przedsięwzięć restrukturyzacyjnych w imieniu Skarbu Państwa. Można powiedzieć, że to mamy już za sobą. Osiągnęliśmy już porozumienie z Agencją Rozwoju Przemysłu, która wyraziła gotowość do podjęcia się takiej roli. Teraz jesteśmy na etapie uzgodnień z samorządami województw, jako współwłaścicielami spółki Przewozy Regionalne.

Trafiliśmy na niezbyt fortunny okres wyborczy. Przed wyborami do władz samorządowych zarządy wielu województw tłumaczyły się, że nie chciałyby podpisywać wiążących zobowiązań w sytuacji, w której za miesiąc-dwa możliwe, że już zarządy w innym składzie będą decydowały o dalszych losach Przewozów Regionalnych, jako udziałowcy tej spółki. Chcielibyśmy, i to szczególnie jest moją intencją, aby tak szybko jak się ukonstytuują nowe władze we wszystkich samorządach terytorialnych, natychmiast ponowić naszą propozycję podpisania listu intencyjnego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, samorządy województw i spółkę Przewozy Regionalne.

Chcielibyśmy też zawrzeć porozumienie w sprawie restrukturyzacji spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o. podpisane przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, siedem samorządów województw i Przewozy Regionalne. Mamy na to kilka dróg prawnych. Jedna dotyczy porozumienia z samorządami województw jako organizatorami transportu regionalnego. Przedmiotem porozumienia byłby sposób traktowania umów o wykonywanie usług publicznych w przeciągu najbliższych pięciu lat. Drugim rodzajem byłoby porozumienie między właścicielami spółki a podmiotem restrukturyzującym – Agencją Rozwoju Przemysłu S.A. Byłoby to takie porozumienie, jakie się zawiera w szczególności, kiedy podmiot będący przedmiotem wspólnej własności poddaje się głębokiej restruk-

turyzacji. W tych dwóch obszarach musimy się porozumieć ze wszystkimi szesnastoma województwami.

Wszystkie sejmiki województw powinny następnie podjąć uchwały zatwierdzające wieloletnie zobowiązania finansowe oraz zmiany kapitałowe w spółce Przewozy Regionalne. Określą one warunki, po spełnieniu których będziemy mogli powiedzieć, że restrukturyzacja zakończy się powodzeniem. Pierwszym takim warunkiem będzie zapewnienie środków z budżetu państwa na spłatę przeterminowanego zadłużenia oraz wprowadzenie podmiotu restrukturyzacyjnego, czyli Agencji Rozwoju Przemysłu S.A. Środki te zostały już przewidziane w budżecie na rok 2015. Szacujemy, że będzie to 600 mln zł na oddłużenie oraz 150 mln zł na restrukturyzację. Można zatem powiedzieć, że punkt wyjścia został już wypracowany i jest gotowy.

Następnie (o czym już wspominałam) chcielibyśmy, aby zostały podpisane umowy na okres pięcioletni na wykonywanie usług przewozowych przez spółkę Przewozy Regionalne z samorządami, z którymi już dzisiaj jest ona w relacjach. Różnica polega na tym, że dotychczas umowy były zawierane na okresy roczne. Uważamy, że powinny być one dłuższe i że okres pięcioletni jest w miarę rozsądny, bo jest przewidywalny, ale nie za bardzo długi i daje szansę na przewidywalne zachowanie się rynku. Jest on także niezbędny dla zapewnienia przewidywalnych warunków restrukturyzacji spółki Przewozy Regionalne. Liczymy, że to spowoduje ugruntowanie rentowności spółki w tym okresie. Porozumienia właścicielskie chcielibyśmy tak konstruować, żeby kompetencje podmiotu, który podjął się restrukturyzacji i wnosi środki finansowe, były wystarczające do podejmowania decyzji strategicznych dla powodzenia restrukturyzacji spółki Przewozy Regionalne.

Na slajdzie określającym cztery filary restrukturyzacji Przewozów Regionalnych, które omówiłam, wskazujemy podmioty odpowiedzialne. W przypadku oddłużenia takim podmiotem jest Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Za podpisanie pięcioletnich umów na wykonanie przewozów przez spółkę Przewozy Regionalne odpowiadają samorządy województw, jako dotychczasowi właściciele. Zapewnienie trwałej rentowności spółki jest już zadaniem zarządu Przewozów Regionalnych. W przypadku czwartego filara, którym jest – jak widać na slajdzie – zmiana struktury właścicielskiej a więc zapewnienie kompetencji decyzyjnych dominującemu właścicielowi, podmiotem odpowiedzialnym są również samorządy województw. Jest to już kwestia porozumienia między nimi a Agencją Rozwoju Przemysłu S.A.

Na kolejnym slajdzie macie państwo przedstawione będące „na stole" dwie opcje restrukturyzacji Przewozów Regionalnych. Z naszego punktu widzenia (mówię o resorcie infrastruktury i rozwoju) rekomendowana jest opcja nr 1 – większościowy inwestor. Chcemy, żeby jednak utrzymać Przewozy Regionalne, jako pewien podmiot, który nie ogranicza się do jednego lub dwóch województw. Chcemy, aby obszarem działalności tej spółki był w dalszym ciągu cały kraj. Dominującym właścicielem będzie Agencja Rozwoju Przemysłu SA. Wcześniej podałam źródło finansowania, będzie nim budżet państwa. Podmiotem odpowiedzialnym za cały proces restrukturyzacji będzie, oczywiście, Agencja Rozwoju Przemysłu S.A.

W sytuacji, w której rekomendowana przez nas opcja, na przykład z powodu nie dojścia do porozumienia z samorządami, nie byłaby przyjęta, możliwa jest druga wersja, druga opcja. W takim przypadku budżet państwa przejmuje tylko inicjatywę w postaci dostarczenia środków finansowych na oddłużenie spółki Przewozy Regionalne. Nie ma już wtedy możliwości skorzystania z działalności operacyjnej czyli wejścia Skarbu Państwa, jako inwestora strategicznego, który bierze na siebie odpowiedzialność za restrukturyzację spółki Przewozy Regionalne jako całości. Wersja ta przewiduje dalszy podział spółki, oczywiście, jeżeli taka byłaby decyzja dotychczasowych właścicieli.

Chciałam też państwu pokazać na slajdzie wykres przedstawiający obecny poziom efektywności spółki Przewozy Regionalne na tle rynku kolejowych przewoźników regionalnych. Pokazuję ten wykres po to, żeby powiedzieć, że to nie jest tak, że obecnie spółka Przewozy Regionalne jest jakimś takim pariasem, jeśli chodzi o sposób zarządzania, organizacji i kosztów, w jakich realizuje usługi przewozowe. Obecnie Przewozy Regionalne mają najniższy na rynku, czy w porównaniu z firmami o których mówiłam na początku,

poziom dofinansowania na jeden „pociągokilometr" za wykonywane usługi, natomiast efektywność operacyjna Przewozów Regionalnych jest lepsza od średniej rynkowej. To oznacza, że są oczywiście lepsze firmy, ale są i dużo gorsze.

Można zatem powiedzieć, że zarzuty, iż spółka Przewozy Regionalne…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo przepraszam, proszę o wyciszenie rozmów i umożliwienie pani minister prezentacji.

Poseł Piotr Król (PiS):

Nie bardzo możemy dostrzec co jest na slajdach, stąd nasze rozmowy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Wobec tego trzeba, panie pośle, podnieść rękę i poprosić o korektę. W innym przypadku, nie wiadomo, dlaczego przeszkadzamy sobie nawzajem.

Może trzeba całkowicie wyłączyć światło na sali i pewnie nie ma po temu przeszkód.

Minister infrastruktury i rozwoju Maria Wasiak:

Zmienimy kolory wykresów na pokazywanych slajdach, wtedy będą one bardziej widoczne.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę.

Wysoka Komisjo, w posiedzeniu – oczywiście – uczestniczą przedstawiciele samorządów wojewódzkich. Zaproszenie na posiedzenie kierowaliśmy do Konwentu Marszałków. Wiem, że na posiedzeniu jest reprezentowanych kilka urzędów wojewódzkich, na czele z marszałkiem województwa śląskiego, panem Mirosławem Sekułą.

Witam państwa bardzo serdecznie. Mam nadzieję, że włączycie się państwo do dyskusji.

Minister infrastruktury i rozwoju Maria Wasiak:

Czy tak jest lepiej i może być?

OK.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Kontynuujemy prezentację.

Bardzo proszę, pani minister.

Minister infrastruktury i rozwoju Maria Wasiak:

Wrócę do slajdu dotyczącego efektywności.

Tak jak powiedziałam, przedstawione wykresy pokazują, że Przewozy Regionalne może nie są najlepszą firmą na rynku, ale najtańszą i w porównaniu do innych nie odbiegają od średniej pod względem wskaźników efektywności.

Wcześniej trochę powiedziałam o tym dlaczego opowiadamy się za próbą realizacji opcji nr 1. Elementy decydujące o przewadze tej opcji restrukturyzacji, to:

-zachowanie ciągłości działania – zabezpieczenie stabilności świadczenia usług we wszystkich regionach kraju; nie wszystkie regiony, szczególnie mniejsze, deklarują zdolność i możliwość powołania własnych podmiotów a przecież ktoś musi wykonywać usługi kolejowe na ich rzecz;

– osiągnięcie ekonomii skali działalności dla procesów operacyjnych,

– posiadanie największej zdolności do realizacji inwestycji,

– zbudowanie docelowo podmiotu o wyższej zdolności konkurowania na liberalizującym się rynku, który by rzeczywiście w swoim działaniu wychodził poza lokalne zapotrzebowanie na usługi przewozowe, taki podmiot mógłby na przykład przerzucać swoje zasoby w różne części kraju w zależności od sytuacji w jakiej się znajdzie po przetargach na usługi przewozowe,

– brak potrzeby przeprowadzania czasochłonnego i kosztownego procesu realokacji majątku i rozliczenia udziałów marszałków województw, to jest bardzo ważna, operacyjna przesłanka.

Opcja nr 1 restrukturyzacji Przewozów Regionalnych nie powoduje, że tracimy dosyć dużo czasu a także środków, na proces realokacji majątku, który musiałby być rozpoczęty w przypadku wersji podziałowej. A czas ma w tym przypadku bardzo duże znaczenie.

Na kolejnym slajdzie pokazujemy plan restrukturyzacji w opcji nr 1 obrazujący zakres działalności spółki Przewozy Regionalne.

Akurat ta mapka wyszła nam słabo. To, czego na niej nie widać, a więc część biała, to jest właśnie obszar dominującej działalności Przewozów Regionalnych, natomiast ciemnymi barwami zaznaczone są województwa, w których rolę dominującą wykonują spółki samorządowe, bądź też spółka Arriva.

Na ostatnim prezentowanym slajdzie znajduje się krótkie *resumé* dotyczące realizacji opcji nr 1. To jest w zasadzie powtórzenie, chodzi o środki na zadłużenie. To jest *resumé* tego, co było na poprzednich slajdach.

To wszystko, proszę państwa jeżeli chodzi o krótkie wprowadzenie do tematu posiedzenia. Oczekujemy teraz na uwagi, pytania czy kwestie, które państwa zdaniem powinny być zaadresowane do ministra.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję pani minister.

Otwieram dyskusję.

Proszę o zgłaszanie się do zabrania głosu. Pierwszy zgłosił się pan przewodniczący Andrzej Adamczyk, bardzo proszę.

W kolejności głos zabierze pan poseł Bogdan Rzońca.

Proszę o zapalenie światła. Kto jest najbliżej?

Panie pośle Andrzeju Kania, proszę zapalić światło.

Dziękuję.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję.

Panie przewodniczący, pani minister, szanowni państwo, jak już wcześniej mówiłem na początku posiedzenia Komisji, grupa posłów Prawa i Sprawiedliwości złożyła przed trzema tygodniami wniosek o zwołanie w trybie art.152 regulaminu Sejmu, czyli w trybie nadzwyczajnym, posiedzenia Komisji Infrastruktury. Posiedzenie to poświęcone winno być omówieniu sytuacji w Przewozach Regionalnych i stanowiska rządu w tej sprawie.

Skąd ten pomysł i skąd ta propozycja? Przypomnę państwu, że 6 listopada czyli w przeddzień złożenia naszego wniosku, przed gmachem Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju miał miejsce protest kolejarzy, pracowników spółki Przewozy Regionalne. Protest zgromadził kilkaset osób i był jednym z elementów działań, które miały poprzedzić (czy poprzedzają) decyzję o strajku w Przewozach Regionalnych. Podczas protestu kolejarze-związkowcy, bo praktycznie wszystkie związkowe organizacje brały udział w przygotowaniu i organizacji protestu, protestujący mieli nadzieję na możliwość choćby krótkiego spotkania z panią minister infrastruktury.

Niestety, pani minister – zostali zlekceważeni, z protestującymi nikt nie rozmawiał.

Wydaje się, że było to potwierdzenie pewnego standardu zachowania stosowanego przez stronę rządową od czasu usamorządowienia spółki Przewozy Regionalne, czyli od 2008 roku. Przez kilka pierwszych lat ministrowie odpowiedzialni za sprawy transportu kolejowego, indagowani w sprawie tej spółki, odpowiadali" to nie jest nasz problem; to nie jest problem rządu, to jest problem tylko i wyłącznie samorządowców; to jest problem tylko i wyłącznie samorządów województw na terenie naszego kraju".

Umywali w ten sposób ręce przez kilka lat. Okazało się, że spółka Przewozy Regionalne stanęła na krawędzi bankructwa. Stało się tak między innymi na skutek działań konkretnych marszałków województw, konkretnych samorządów województw, czyli współwłaścicieli w 1/16 spółki Przewozy Regionalne. Doszło do sytuacji, o której możemy mówić, że istnieje duże prawdopodobieństwo upadku spółki, dopiero wówczas strona rządowa zajęła się problemem. Ale minister właściwy do spraw transportu kolejowego zajął się problemem na tyle, że dzisiaj jest więcej znaków zapytania aniżeli konkretów.

Minister odpowiedzialny za sprawy transportu mówi dzisiaj, że ma nadzieję na porozumienie z samorządami województw; ma nadzieję, że porozumienie zostanie osiągnięte;

ma też nadzieję, że zostaną wynegocjowane zasady restrukturyzacji spółki Przewozy Regionalne. Muszę powiedzieć (zresztą, taka jest powszechna opinia), że są to stwierdzenia miękkie, które niczego nie gwarantują. Przewozy Regionalne nadal toną w długach, planowane są zwolnienia około 8,5% pracowników firmy. Planowane jest dalsze zmniejszenie liczby połączeń obsługiwanych przez Przewozy Regionalne.

Mówię to na podstawie komunikatów prasowych, ponieważ widzę zaprzeczenia przedstawicieli strony rządowej czy właścicieli spółki. Opieramy te informacje na doniesieniach prasowych i na tym co dociera do nas od związkowców.

Strona rządowa nie była gotowa jasno postawić sprawy i widać, że dzisiaj też nie jest. Jeżeli, między innymi, województwa wielkopolskie, zachodniopomorskie, lubuskie, dolnośląskie, łódzkie, warmińsko-mazurskie, małopolskie i podlaskie odmawiają podpisania porozumienia ze spółką Przewozy Regionalne, to – pani minister – odbieram to w następujący sposób: państwo macie pewne życzenia, druga strona nie chce się na nie zgodzić. A czas biegnie i do bankructwa spółki Przewozy Regionalne coraz bliżej. Właściciele spółki podejmują destrukcyjną działalność, która wyrządza bezpośrednią szkodę spółkom, których są właścicielami.

Jakże bowiem inaczej nazwać sytuację, w której marszałek województwa powołuje konkurencyjną spółkę przewozową, która ma realizować te same zadania na terenie województwa? I ten sam marszałek województwa twierdzi, że czyni to w imię ratowania, w imię wzmacniania spółki Przewozy Regionalne. Jak tłumaczyć chociażby zdarzenia, które miały miejsce na Śląsku przed dwoma laty, gdzie – w atmosferze wielkiego skandalu, pomijając kwestię strat natury finansowej i chaosu komunikacyjnego – uruchomiono spółkę Koleje Śląskie? Poleciały wtedy głowy. I co z tego? Nic. Dalej konkurencyjna wobec Przewozów Regionalnych spółka działa na terenie województwa.

Przepraszam, już nie działa, bo Przewozy Regionalne, o ile dobrze pamiętam, w województwie śląskim już nie funkcjonują.

Jeżeli teraz pani minister wejdzie w retorykę swoich poprzedników i powie: my nie mamy na to wpływu, to zacytuję pani informację podaną dzisiaj przez jedną ze stacji telewizyjnych o godzinie 10: „Pani premier Ewa Kopacz oświadczyła, że przenosi się koalicję rządową na poziom samorządowy”. Co to oznacza? To oznacza tyle, że pełny nadzór polityczny i odpowiedzialność polityczną za decyzje marszałków województw, ponosi szef partii albo jednocześnie premier rządu, poprzedniego również.

Niech nam nikt tutaj nie tłumaczy i nie robi wody z mózgu, że nie można wpłynąć na marszałków województw. Jeżeli politycy Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego dostali polecenie, że mają zawiązywać koalicje to powinni dostać także polecenie, że powinien zostać rozwiązany problem przewozów regionalnych. Nie ma różnicy, pani minister, w jednej czy drugiej decyzji, jest tylko kwestia skuteczności tego, który składa konkretne zamówienie polityczne.

Jeżeli usamorządowienie spółki Przewozy Regionalne było decyzją, która – z założenia – musiała doprowadzić do tak dramatycznej sytuacji, z jaką mamy do czynienia dzisiaj, to ta sytuacja przez tych, którzy podejmowali taką decyzję, musi być naprawiona. I to, pani minister, nie na zasadzie nadziei, że w marcu przyszłego roku zostanie podpisane porozumienie z marszałkami województw, to powinno się odbyć absolutnie inaczej. Dzisiaj powinniśmy mieć pewność, że w województwach, w których nie są jeszcze powołane spółki konkurencyjne wobec Przewozów Regionalnych, spółka ta nadal będzie świadczyć usługi przewozowe. Zakładamy bowiem, że Przewozy Regionalne zostaną wykończone przez konkurencję w województwach, w których marszałkowie powołali kolejne swoje spółki, których zadaniem będzie komunikacja kolejowa na terenie województwa.

Zastanawiamy się co stanie się w sytuacji biedniejszych województw, w których zostaną Przewozy Regionalne a których nie stać na to, żeby powołać własne nowe spółki. Tak jak to robi pan marszałek Marek Sowa w Małopolsce, tak jak to robią inni marszałkowie w innych województwach.

Nie usłyszałem dzisiaj od pani minister odpowiedzi na pytanie (zresztą pani minister nawet nie zadała sobie pytania): co stanie się w sytuacji, kiedy upadnie spółka Przewozy Regionalne a w dziewięciu województwach będą funkcjonowały nowo powołane spółki przewozowe – jak będzie wyglądała sytuacja w pozostałych siedmiu wojewódz-

twach? Zapewne odpowie pani minister, że strona rządowa ma świadomość, że za organizację transportu wewnątrz województwa odpowiedzialne są samorządy województw, ale na usta ciśnie się bezpośrednie pytanie: kto poniesie nie tylko polityczną, ale także prawną odpowiedzialność za to, że upadło przedsiębiorstwo obsługujące transport pasażerski i w części województw jest niewydolne? Bo jest też odpowiedzialność prawna.

Nazwę to wprost: to jest kryminał, co zrobiono. To kwalifikuje się do oceny sądu. To jest kryminał, co zrobiono wówczas podejmując decyzję w sprawie przewozów regionalnych. Dzisiaj, pani minister, nie można umywać rąk jak Piłat. Ani premier rządu, ani minister infrastruktury nie mogą odwoływać się do sytuacji swojej niemocy. To strona rządowa ma inicjatywę legislacyjną, inicjatywę prawną. To strona rządowa i koalicja rządząca dowiodły, wielokrotnie, że w ciągu 24 godzin można przyjąć potrzebne ustawy. I takiej inicjatywy dzisiaj brakuje.

Nie można się dziwić związkowcom, nie można się dziwić przede wszystkim kolejarzom zatrudnionym w spółce Przewozy Regionalne, że protestują – oni mają rację. Protestowali przed dwoma laty (przypomnę – przed kilkoma laty strajk generalny w Przewozach Regionalnych, przepraszam – na Śląsku czy w Łodzi), protestowali stale. To nie jest tak, że obecna sytuacja Przewozów Regionalnych wszystkich zaskoczyła. Problem polegał tylko na tym, że poprzedni ministrowie wsadzili głowę w piasek i udawali, że się nic nie dzieje.

Pani minister, oczekujemy konkretnej informacji, co rząd zrobi w tej sprawie i jakie będzie podejmował działania. Chodzi o konkretne działania, które w konkretnym czasie przyniosą konkretne rozwiązania, ale – nie przy założeniu, że ktoś się zgodzi a może nie będzie chciał się zgodzić.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę pana posła Bogdana Rzońcę.

Kolejnym mówcą będzie pan poseł Adam Abramowicz.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałbym poprosić może prezydium Komisji o to, żeby dać głos przedstawicielom samorządów województw oraz członkom zarządu spółki Przewozy Regionalne, dlatego, że nie wszyscy posłowie są zorientowani w sytuacji jaka jest tak naprawdę. Wiemy ponadto, że samorządy są podzielone między sobą.

Bardzo bylibyśmy wdzięczni, gdybyśmy usłyszeli jaki kierunek zamierza przyjąć właściciel w sytuacji, w jakiej się znajdujemy.

Tak, właściciel spółki.

Nie ma na sali lepiej zorientowanej osoby w tym jak dochodziło do usamorządowienia spółki Przewozy Regionalne, jak pani minister Maria Wasiak, pani minister była bowiem przy tym. Po prostu brakuje mi jeszcze jednego stwierdzenia ze strony przedstawicieli rządu, że projekt usamorządowienia Przewozów Regionalnych mógł się udać kilka lat temu. Mógł się udać, gdybyście państwo, jako rząd Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego, słuchali marszałków województw. Wtedy ten projekty by się udał.

Państwo nas wówczas oszukali. Mówię: nas, bo byłem jednym z marszałków województwa wtedy, kiedy następowało usamorządowienie spółki Przewozy Regionalne. Państwo nam nie przekazaliście całej prawdy o tym, co nam dajecie. Natomiast odtrąbiliście państwo sukces, że samorząd województwa ma kolejną, wielką kompetencję i dzięki niej zostanie załatwiony transport publiczny przez marszałków województw.

To było, po prostu, kłamstwo, które warte jest dobrego opisania przez średniego prokuratora.

Myślę, że byłoby dobrze powiedzieć na samym początku, że spółka Przewozy Regionalne miała szansę zafunkcjonować, gdyby rząd wywiązał się z zobowiązań. Rząd oszukał marszałków województw dając im spółkę z długami. Potem pojawiły się kolejne problemy związane z funkcjonowaniem spółki. Nastąpiła szamotanina i szarpanie tych właścicieli, tych marszałków, którzy uwierzyli w dobre intencje rządu.

Dlatego bardzo bym prosił, żeby jeszcze powiedzieć o procesach sądowych, jakie się odbywały pomiędzy Przewozami Regionalnymi a Skarbem Państwa, o wynikach tych procesów sądowych i skąd wzięło się zadłużenie spółki.

W ciągu kilku ostatnich lat widziałem pewne pomysły, które przedstawiały kolejne zarządy tej spółki. Dzisiaj znaleźliśmy się w takim narożniku, że przepraszam – za wyrażenie – każdy wali w Przewozy Regionalne.

Praktycznie nie widzę dobrego wyjścia. Moim zdaniem (może jest one odosobnione) najlepszym wyjściem byłoby pójście w stronę rzeczywistego usamorządowienia i przekazania spółki województwom, ale tylko na takich warunkach, na jakich przechodziły do samorządów województw inne kompetencje.

Chyba, że będziemy dalej kreowali takie założenie, że marszałkami województw będzie rządzić rząd albo regionalnymi przełożonymi będzie rządzić rząd. Jeśli takie będzie założenie to, proszę państwa, nie ma to nic wspólnego z logiką zarządzania.

Może określmy same modele: model powrotu spółki Przewozy Regionalne pod opiekę państwa i rządu, albo model funkcjonowania Przewozów Regionalnych, gdzie będą funkcjonować konkretne spółki samorządowe w pełnym tego słowa znaczeniu. Trzeba zrobić albo tak, albo tak. Jak się nie wie jak zrobić, to robi się zgodnie z rozsądkiem. Obecnie mamy do czynienia z taką sytuacją, że jest spółka Przewozy Regionalne i są powołane przez marszałków województw konkretne spółki przewozowe – nie przez wszystkich, ale już przez większość.

Część samorządów w ogóle nie rozumie tej sytuacji, ale już kompletnie tej sytuacji nie rozumieją pasażerowie.

W gruncie rzeczy, władza publiczna, samorządy województw, powinny odpowiadać za realizację zadań publicznych. Największy problem polega na tym, że nie potrafimy zorganizować transportu publicznego poprzez spółkę Przewozy Regionalne. Wobec tego prosiłbym jeszcze o uściślenie pewnych kwestii. Może pani minister powiedziałaby dwa zdania (może wspólnie z prezesem zarządu Przewozów Regionalnych) na temat historii. Chcielibyśmy wiedzieć, czy prezes spółki ma też takie zdanie, jakie ma w tej chwili pani minister.

Byłoby również dobrze, gdybyśmy poznali opinie marszałków województw. Może by powiedzieli w którym chcą pójść kierunku i funkcjonować jako właściciele udziałów w spółce Przewozy Regionalne.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi.

Bardzo proszę pana posła Adama Abramowicza.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Dziękuję.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Jedną z przyczyn tego, że eksperyment się nie udał, bądź też przynosi nie takie wyniki jakich oczekiwaliśmy, jest brak koordynacji i współpracy marszałków województw przy ustalaniu rozkładów jazdy pociągów w przewozach regionalnych. Dzisiaj wygląda to w ten sposób, że województwa są udzielnymi księstwami i w obrębie tych województw są świadczone usługi przewozów kolejowych, ale tylko w obrębie samych województw.

Zgłaszaliśmy już te problemy, odbyło się specjalnie zwołane posiedzenie Komisji Infrastruktury. Dowiedzieliśmy się na tym posiedzeniu, że jest to problem ogólnopolski i, że pociągi spółki Przewozy Regionalne dojeżdżają do granicy województwa, następnie tam się zatrzymują i zawracają. Jak wynikało z dyskusji na posiedzeniu Komisji, to jest skala powszechna a nie jakieś jednostkowe przypadki. Marszałka województwa A w ogóle nie interesuje to, żeby mieszkańcy województwa przyległego do województwa A chcieliby także korzystać z połączeń kolejowych, jeśli byłyby one zsynchronizowane.

Znam taki przypadek ze styku województw lubelskiego i mazowieckiego. Na modernizację linii kolejowej Warszawa-Terespol państwo wydało ponad jeden miliard złotych. Mieszkańcy bardzo się cieszyli z tego, że będzie ułatwione połączenie kolejowe południowego Podlasia ze stolicą. Tymczasem pociągi osobowe kursują z Białej Podlaskiej

do Łukowa i dalej skręcają na Dęblin do Lublina, a pociągi z Warszawy jadą do Terespola. Między Łukowem, który jest już w województwie lubelskim a Siedlcami, które są w województwie mazowieckim, jest „czarna dziura". W związku z tym z tych przewozów nie można korzystać.

Gdyby rozkłady jazdy były skoordynowane to wyniki finansowe przewoźników byłyby zdecydowanie lepsze, ale marszałkowie obydwu województw w tej sprawie nie potrafią się porozumieć.

Przypomnę, że problem ten był poruszony przeze mnie dwa lata temu na posiedzeniu Komisji, przedstawiciele rządu wysłuchali mojej opinii i nieszczególnie działali, aby coś się zmieniło. Być może nie można zmuszać marszałków województw do skoordynowania rozkładów jazdy pociągów.

Mam pytanie: jeżeli zostanie przyjęty wariant pierwszy i rząd, jako udziałowiec, wejdzie do spółki Przewozy Regionalne i będzie uczestniczył w finansowaniu restrukturyzacji spółki, czy problem, o którym mówiłem, zostanie rozwiązany? Czy pani minister widzi ten problem?

Szczerze mówiąc, nikt nie rozumie, dlaczego tak się dzieje. Na przykład ludzie chcą dojechać pociągiem z Warszawy do Białej Podlaskiej. Dojeżdżają do Siedlec, wysiadają, odbieram ich na stacji i wiozę dalej samochodem. Ludzie wtedy pytają „A dokąd dalej biegną tory?" Odpowiadam, że do Białej Podlaskiej. „To dlaczego pociąg…" – pytają – „…dalej tam nie jedzie?" A ja nie wiem, dlaczego. Ludzie tego nie rozumieją.

W rozwój kolei inwestujemy duże pieniądze a mieszkańcy nie mogą z pociągów korzystać. Jeżeli rząd już się decyduje na interwencję i wejdzie kapitałowo do spółki Przewozy Regionalne, czy ten problem widzi i czy ten problem rozwiąże?

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę pana przewodniczącego Krzysztofa Tchórzewskiego.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo.

Jesteśmy w dość poważnej sytuacji, ale z punktu widzenia dnia dzisiejszego, propozycje przedstawione dzisiaj na sali zasługiwałyby na uwagę. Natomiast jesteśmy w trudniejszej sytuacji konfrontując to, co miało miejsce w przeszłości z tym, co ma być – trzeba to trochę inaczej rozwiązać.

Mamy IV pakiet kolejowy, mimo iż wnioskowaliśmy na posiedzeniu Komisji Europejskiej o to, żeby zaopiniować ten pakiet negatywnie (szczególnie jeśli chodzi o termin jego wejścia w życie, osobiście brałem w tym udział), wchodzi on w życie od 2019 roku. W związku z tym wszystkie województwa będą musiały rozpisywać przetargi na usługi transportowe na terenie całej Unii Europejskiej. Tak więc, poczynając od roku 2019, wpuszczamy na nasz rynek kolejowy konkurencję międzynarodową. Nasz rząd zaopiniował IV pakiet kolejowy z uwagami, ale pozytywnie.

Tak więc ponad półtora roku temu przyjęliśmy do wiadomości, że będą przetargi międzynarodowe. Co się dzieje równolegle? Równolegle w wystąpieniu na Konwencie Marszałków pan minister Sławomir Nowak w imieniu rządu bardzo mocno zachęca marszałków województw do tego, żeby inwestowali we własne spółki, bo z Przewozami Regionalnymi trzeba sobie dać spokój. I to zaczyna się dziać.

Co mamy dzisiaj? Prezentowany dzisiaj przez państwa slajd pokazuje z jednej strony, że własne koszty spółki są duże na skutek nieefektywnego zarządzania, itd. Jednocześnie jednak koszty te są niższe niż we wszystkich innych przewozowych kolejowych spółkach krajowych. A więc czy są duże, czy – za duże? A może optymalne? Jak właściwie to wygląda? Odpłatność za jeden „pociągokilometr" uzyskiwana przez spółkę Przewozy Regionalne jest najniższa w stosunku do wszystkich innych regionalnych spółek własnych.

Mamy taką sytuację, że województwo rezygnując z usług Przewozów Regionalnych, decyduje się na większy koszt a więc będzie więcej płaciło za jeden „pociągokilometr". Jednocześnie to samo województwo wydaje kilkaset milionów złotych na organizację własnej spółki przewozowej, kupuje pociągi, itd., itd.

Mamy dodatkowo jeszcze jedną okoliczność, która powoduje dodatkowy bałagan a mianowicie rezygnację (poza województwem mazowieckim) z przejęcia lokalnego oddziału Przewozów Regionalnych, tylko po to, żeby na jego bazie zorganizować własną firmę. Mamy tutaj antypaństwową działalność, bo takie działanie powoduje zwalnianie ludzi i bardzo duże odprawy pieniężne z tego tytułu. Ale, po zapłaceniu odpraw, część wcześniej zwolnionych z pracy ludzi, województwo przyjmuje do swojej spółki, od nowa im płacąc pieniądze. Tak więc mimo wspólnoty politycznej, itd., brak jest jakiejkolwiek koordynacji systemem zarządzania pasażerskimi kolejami, przewozami w całym kraju.

Jakie jest świadome działanie? Świadome działanie jest takie, że w półtora roku od tamtego zdarzenia nagle okazuje się, że zbliża się termin wejścia w życie IV pakietu kolejowego. Zamiast na polskim rynku umacniać lidera, który będzie w stanie konkurować na polskim rynku z zagranicznymi podmiotami, działa się przeciwnie. A przecież po pełnym otwarciu rynku, co nastąpi od 2019 roku, do przetargu staną koleje niemieckie, koleje francuskie, koleje czeskie. Która z naszych spółeczek wygra z nimi przetarg? Przecież oni będą bardzo mocno zabiegać o wejście na polski rynek, działając nawet dumpingowo, obniżając w różny sposób własne koszty.

Mając zatem bliską perspektywę wejścia w życie IV pakietu kolejowego, brakuje reakcji rządu na powstawanie przewozowych spółek samorządowych. Marszałkowie województw powołują spółki samorządowe, a jednocześnie rząd zatwierdza IV pakiet kolejowy, tym samym rząd decyduje się na to, że za chwilę spółki kolejowe nie wygrają u siebie przetargu. W każdym razie jest duże tego prawdopodobieństwo (zakładam osiemdziesięcioprocentowe), że nie będą w stanie wygrać przetargów z zewnętrznymi konkurentami. Za chwilę zatem będą musiały znowu zwalniać ludzi, rozwiązywać z nimi umowy o pracę i wyprzedawać majątek.

Jeżeli globalnie spojrzymy na sprawę, trudno sobie wyobrazić większą niegospodarność w kraju.

Mówimy teraz, że trzeba uratować spółkę Przewozy Regionalne, trzeba jej pomóc wyjść z impasu. Zgadzam się z taką tezą, bo są tylko dwie spółki przewozowe dysponujące dzisiaj potencjałem, które w miarę mogą konkurować na rynku. Są nimi Przewozy Regionalne i Koleje Mazowieckie, pozostałe spółki samorządowe nie mają ani potencjału kadrowego, ani organizacyjnego i taborowego, aby móc konkurować na zewnątrz.

Mając to na uwadze, pani minister – wspólnie z marszałkami województw – musi rozmawiać o jakimś rozwiązaniu systemowym, abyśmy mogli mieć swojego lidera na rynku, który mógłby wygrywać przetargi nawet za granicą, np. w Czechach. W tej chwili każde państwo, w każdej dziedzinie, kształtuje sobie liderów do tego, żeby walczyli o rynki. Gdzie się nie obejrzymy (właściwie w każdej branży w Europie) zaczyna następować podział rynków i walka o to, by zdobywać rynki albo się na nich zaczepić.

Patrząc na to wszystko, co się u nas działo z Przewozami Regionalnymi, wygląda to na pewne systemowe działanie w kierunku oddania rynku. Nic nie może tego usprawiedliwiać. Przecież nie niewiedza rządu, który przyjął IV pakiet kolejowy czy nie informowanie marszałków województw podczas negocjacji o tym mówiąc: słuchajcie, za kilka lat nie będziecie mieli żadnych szans ze swoimi spółkami i z tym co teraz szykujecie. Ostro wchodzi Małopolska, inne województwa też próbują coś robić, bo wszystkim wydaje się, że tak trzeba.

Dzisiaj mówimy, że przygotowujemy program, który musi jednak zmierzać do jakiegoś celu. W tym momencie robimy program tylko do roku 2019. Wydamy dużo pieniędzy na to, żeby po roku 2019 nic dalej nie było, żeby nie było szansy na to, aby z czymkolwiek wyjść do przodu.

Musi być inicjatywa ustawodawcza. Praktyka pokazuje wyraźnie, że – aby ustawa została uchwalona – inicjatywa musi wyjść od rządu, z jakąkolwiek myśmy występowali inicjatywą, nie miała ona szans powodzenia. To trzeba powiedzieć. Jednym z filarów restrukturyzacji spółki Przewozy Regionalne mają być umowy podpisywane z tą spółką na okres pięcioletni. Jeśli nie zostanie to zapisane w przepisach to, kto będzie chciał przystać na taki termin? Kto zechce, będzie nadal podpisywał z Przewozami Regionalnymi umowę, jak dotychczas, na okres jednego roku. A jak nie zechce? Muszą być

jakieś uregulowania, musi być struktura i sposób przygotowania rynku do czasu wejścia w życie IV pakietu kolejowego.

Przyjmijmy jednak, że przejdzie wariant drugi (o którym mówiła dzisiaj pani minister) i państwo zdecyduje się tylko na dofinansowanie i oddłużenie spółki Przewozy Regionalne – i niech dalej to się toczy. Wówczas, za dwa lata, będziemy mieli podobną sytuację. Popatrzmy do kieszeni województw. Dzisiaj Mazowsze nie byłoby stać na to, co zrobiło – powołując Koleje Mazowieckie w 2004 roku – bo jest najbardziej zadłużonym województwem w kraju. W każdym województwie są duże długi i radni na sesjach sejmików wojewódzkich targują się o każdą wydawaną złotówkę;, od czasu do czasu to obserwuję. Wyrwanie większych pieniędzy jest prawie niemożliwe. A my mówimy, że województwa muszą dać gwarancje właściwych płatności na kilka lat i podpisać wszystkie zobowiązania. Im biedniejsze województwo, tym bardziej będzie się targowało i będzie oporne do takich działań, bo – na razie – jakoś jeździ się pociągami, opłaty za „pociągokilometry" są niskie. Ale, w rezultacie, nie ma odnowy taboru kolejowego, spółka Przewozy Regionalne notuje straty i kuleje finansowanie Polskich Linii Kolejowych, „wisi" ponad 500 milionów zadłużenia. Ciąży to na realizacji dużych inwestycji liniowych na kolei. Wszystko to się zazębia.

Możemy doraźnie ratować sytuację, ale musi mieć miejsce systemowe działanie, które zapewni funkcjonowanie Przewozów Regionalnych.

Trzeba przyjąć jakąś formułę postępowania. Według mnie formuła, która by była do przyjęcia, powinna polegać na oddłużeniu spółki Przewozy Regionalne, to, z jednej strony a, z drugiej, przyjęcie zasady, że w różny sposób – poprzez środki Unii Europejskiej, z których jeszcze przez kilka lat będziemy korzystali, i poprzez środki z budżetu państwa – trzeba globalnie w kraju zapewnić spółce Przewozy Regionalne odtwarzanie majątku. Województwa swoim potencjałem, który obecnie posiadają, i z odpisami od podatku, temu nie podołają. Trzeba to wyciągnąć i szczerze powiedzieć i pokazać.

Myślę, że na dzisiejszym posiedzeniu powinien to pokazać przedstawiciel ministra finansów. Z symulacji, którą próbowałem przeprowadzić wynika wyraźnie, że siłami województw nie jest to do zrobienia.

Musi być więc przyjęte jakieś systemowe rozwiązanie. Dobrze, radźcie sobie na bieżąco, nie liczcie amortyzacji, ale odtwarzanie majątku odbywa się co ileś-tam lat (chodzi o systematyczne zakupy taboru). Wiadomo, że odpowiada za to w jakiś sposób budżet. Środki będą pochodzić z funduszu regionalnego czy innego. Trzeba się zastanowić, jak to zrobić, ale nie widzę możliwości pokonania tej bariery.

Tak czy owak, odbywa się to w ten sposób. Jak pamięcią sięgnę, co kilka lata trzeba kolej oddłużać. Jak pamięcią sięgnę, w Niemczech średnio co dziesięć, piętnaście, dwanaście lat miliony (kiedyś marek, teraz euro) idą na oddłużenie kolei. Odbywa się to systematycznie, raz było co osiem, potem – siedem lat. I to tak się odbywa.

To jest tylko udawanie, że kolej się sama finansuje, że to samo chodzi. Takie udawanie do niczego nie prowadzi.

Jeżeli już rząd decyduje się, żeby w to wchodzić to także potrzebna jest inicjatywa polegająca na tym, że rząd stwarza lidera, który ma w 2019 roku stanąć jako mocny podmiot do przetargów nie tylko w Polsce, ale także w mniej konkurencyjnych krajach. Przecież może wygrać przetargi także za granicą. Jeżeli nie idziemy w tym kierunku, no to co? W tym momencie poddajemy się w Polsce w każdej dziedzinie i żeby nie 60 miliardów złotych wypływało z Polski corocznie, tylko 100 miliardów, itd. Zróbmy też coś, żeby do Polski wpływało.

Mam tyle tych technicznych uwag. W moim przekonaniu, jeżeli w tym momencie nie skupimy się na systemowej dyskusji i nie postawimy kropki nad „i" co mamy osiągnąć, to będzie dalsze szarpanie między województwami a spółką Przewozy Regionalne. Będzie niby-konkurencja, która zjada, bo jaka to konkurencja, jeżeli za wyższą odpłatność „torokilometrów" usuwane są z rynku Przewozy Regionalne., w każdym województwie, poza tymi, które obsługują Przewozy Regionalne. Czy jest inaczej? To jest pytanie do panów wojewodów.

W moim przekonaniu ta sprawa nie ma żadnego odcienia politycznego, to jest problem interesu Państwa Polskiego. Bez względu na to, kto w Polsce będzie rządził, trzeba

się odnieść do tego, w jakim punkcie będziemy stali w 2019 roku. Czy oddamy nasz rynek, czy dodatkowo jeszcze uzyskamy kawałek tego rynku.

Można to zrobić… mieliśmy oddać rynek przewozów drogowych wchodząc w uwolnienie rynku transportu drogowego i wyrażając zgodę na kabotaż a, w rezultacie, wzięliśmy duży kawał tego rynku. Dzisiaj funkcjonuje na nim w Polsce 150 tysięcy ciężarówek powyżej 12 ton, z tego tylko 30 tysięcy jest potrzebne dla Polski, reszta pracuje na zewnątrz kraju. Z tego tytułu jest półtora miliarda euro na plusie. Oznacza to, że jest taka możliwość.

A wszyscy się wtedy bali, że stracimy ten rynek.

Trzeba więc w tym momencie zrobić jakieś kroki do przodu. Dlatego, pani minister, zachęcam, aby tak na to popatrzeć.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę pana posła Piotra Króla.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pani minister, jeżeli pani pozwoli, to chciałbym poprosić o krótką, aczkolwiek treściwą, informację – w 2013 roku, bodaj w grudniu, powstały zespoły robocze do spraw reformy koncentracji w obszarze przewozów regionalnych, gdyby pani była łaskawa powiedzieć jakie są efekty pracy tych zespołów?

Myślę, że byłby to dobry punkt odniesienia do tego, w jakiej sytuacji się obecnie znajdujemy.

Chciałbym powiedzieć kilka słów generalnie, patrząc przez pryzmat województwa kujawsko-pomorskiego, do jakiego punktu obecnie doszliśmy. Część kolegów mówiła dzisiaj na temat sytuacji w jakiej znalazły się obecnie Przewozy Regionalne po podziale dzielnicowym, że użyję takiego sformułowania. Natomiast sytuacja niektórych województw wskazuje, że może być jeszcze gorzej.

W województwie kujawsko-pomorskim marszałek zaproponował przyjęcie planu transportowego. W planie zaproponował nie tylko likwidację połączeń kolejowych, ale poszedł jeszcze dalej – pan marszałek zaproponował, żeby dotychczasowe połączenia kolejowe, po prostu, zniknęły. W ten sposób część miejscowości, szczególnie mniejszych położonych na obrzeżach województwa, nie miałoby w ogóle połączeń kolejowych – Przewozy Regionalne miałyby się w ogóle z tych relacji wycofać.

Po drugie, pan marszałek zaproponował, aby część relacji zastąpić swoją własną firmą. A ma takie uprawnienie od pewnego czasu, dała mu je ustawa i przepisy. Dzięki temu marszałek ma możliwość bez przetargu powierzenia własnemu podmiotowi realizację części usług – zaproponował to swojej spółce autobusowej.

Ale poszedł jeszcze dalej – zaproponował, żeby również część połączeń autobusowych, które były obsługiwane przez bydgoski PKS, odebrać jej i usługi świadczyła własna spółka.

Generalnie powiedziałbym, że największym nieszczęściem podziału dzielnicowego Przewozów Regionalnych jest to, że mieszkańcy, którzy na swoje nieszczęście, ale bez swojego udziału, mieszkają na granicy województw, zostali tak naprawdę pozbawieni możliwości komunikowania się z miejscowościami położonymi niedaleko od nich, ale położonymi już na terenie innego województwa. Brutalna prawda jest taka, że każdy z marszałków odpowiada za obszar i teren, którym administruje. Nie jest natomiast zainteresowany tym, żeby komunikować mieszkańców obrzeży swojego województwa z mieszkańcami miejscowości, które relatywnie leżą bardzo blisko, ale – na nieszczęście tych mieszkańców – są już w innym województwie.

W mojej ocenie, to jest kluczowa rzecz, którą w tej chwili obserwujemy.

Bez względu na to, co byśmy powiedzieli, w mojej ocenie jesteśmy w takiej sytuacji, że nie ma żadnego planu, w tym – planu transportowego dla Polski, w szerszym zakresie połączeń kolejowych. Dlatego to nieszczęście postępuje. Marszałkowie zostali uzbrojeni w takie możliwości, że mogą swoim spółkom powierzać świadczenie usług, które w czę-

ści wykonywały Przewozy Regionalne. Dodatkowo jeszcze część marszałków województw (taka sytuacja zaszła również w województwie kujawsko-pomorskim) wprowadziła konkurencyjnego przewoźnika (w przypadku województwa kujawsko-pomorskiego jest nim firma Arriva). W rezultacie miejsce dla Przewozów Regionalnych dramatycznie się kurczy.

Mieszkańcy małych i średnich miejscowości dzielą się z nami swoimi obawami. Twierdzą oni, że najpierw w ich miejscowościach likwiduje się posterunek policji, potem – urząd pocztowy a kiedyś również stację kolejową. Więc zadają proste pytanie: po co właściwie płacimy podatki? Gdzie jest reprezentacja państwa polskiego?

W małych miejscowościach ludzie patrzą na nas przez pryzmat stacji kolejowej, posterunku policji czy urzędu pocztowego. To jest ta emanacja Polski, że użyję tego, może zbyt górnolotnego stwierdzenia, ale – w tym przypadku – trzeba się z tymi ludźmi zgodzić.

W mojej ocenie, mamy nieszczęście polegające na rozczłonkowaniu i na tym, że ośrodki decyzyjne są w każdym urzędzie marszałkowskim. Z drugiej strony, urzędy marszałkowskie mają dużą swobodę w zlecaniu części usług swoim podmiotom, na przykład tylko takim, które już przeprowadziły przetargi po to aby odebrać rynek Przewozom Regionalnym. Jest dokładnie tak, jak powiedział pan przewodniczący Tchórzewski – za chwilę sami oddamy cały rynek, kiedy pojawią się poważni operatorzy zagraniczni, ich stać będzie na to.

Nie chcę wymieniać nazwy firmy, ale na rynku autobusowym mamy do czynienia z sytuacją, że jest firma używająca w nazwie słowo „polska". Najdelikatniej mówiąc, przewoźnicy, choćby lokalne PKS-y, mają duże problemy, żeby konkurować z tą firmą ze względu na silne jej wejście na rynek.

Kończąc, bardzo proszę, aby pani minister odniosła się do tego, co wypracowano w ramach zespołów. Rozumiem, że pracowały one do końca 2013 roku?

I drugie pytanie, kluczowe; czy rząd ma przygotowany plan transportowy, który jest docelowy i który powstał w uzgodnieniu z marszałkami? Taki plan w efekcie pozwoli Przewozom Regionalnym wyjść z tej niezwykle trudnej sytuacji. W mojej ocenie, Przewozy Regionalne znalazły się w niej bez własnego udziału, bo tak to oceniam.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi.

Bardzo proszę pana posła Arkadiusza Litwińskiego.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Dziękuję.

W przeciwieństwie do moich przedmówców nie będę starał się uzupełniać albo tworzyć alternatywnej diagnozy, ani tym bardziej tworzyć czy przeprojektować jakieś recepty, które by mogły naprawić sytuację. Mam bardzo konkretne, wydawałoby się nawet banalne pytanie, które chcą zadać członkom zarządu przedsiębiorstwa Przewozy Regionalne. Bowiem moje obserwacje, oczywiście bardzo wycinkowe, są sprzeczne niektórym sądom wypowiadanym podczas dzisiejszego posiedzenia Komisji, zwłaszcza moich przedmówców. Jeśli by się okazało, że to jest kusząca obserwacja, to by mnie wprawiło w zakłopotanie.

Otóż, wszyscy tutaj mówią (i słusznie), że – poza kwestiami przejętych obciążeń – mamy do czynienia z problemem jakości zarządzania, efektywności zarządzania. Nikt też nie ukrywa, że często podnosi się argument braku klienta. Czasami jest uzasadniona jakaś korekta linii kolejowej.

Wiem, że to, co za chwilę wskażę jako przykład, nie musi być reprezentatywne dla wszystkich połączeń kolejowych.

Od kilku miesięcy obserwuję taką sytuację (chodzi o połączenie kolejowe realizowane pomiędzy Poznaniem Głównym a Szczecinem, z którego korzystam) – jeśli się nie przyjdzie na peron 10-15 minut wcześniej przed planowanym odjazdem, to się już nie wsiądzie do pociągu, jest już pełen.

Wydawałoby się wobec tego, że skoro jest mnóstwo klientów, którzy chcą płacić, to – krótko mówiąc – należałoby się tym zainteresować i zwiększyć możliwości w tym zakresie. Nie mówię o podniesieniu ceny, choć też byłaby taka pokusa, ale – przede wszyst-

kim – o zwiększeniu możliwości zaspokojenia potrzeb klientów. Tymczasem, od kilku miesięcy, sytuacja jest niezmienna.

Podejrzewam, że gdyby nawet zaserwować klientom standard taboru mniejszy od przyzwoitego, nowoczesnego, który tam jest wykorzystywany, to i tak ludzie by chcieli pieniądze płacić.

Pytanie jest takie: czy, rzeczywiście, do każdego klienta przedsiębiorstwo chce się schylić i w ten sposób poprawić swoją kondycję?

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę pana posła Kazimierza Smolińskiego.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Mam pytanie, chyba do pani minister, bo nie ma na sali prezesa PKP S.A.

W kwietniu tego roku, odbyło się posiedzenie podkomisji stałej do spraw transportu. Wówczas pan wiceminister Zbigniew Klepacki stwierdził, że na jesieni będzie przygotowany szerszy program restrukturyzacji spółki Przewozy Regionalne. Moje pytanie wynika z faktu, że jako poseł z Pomorza interesuję się Szybką Koleją Miejską. Można powiedzieć, że na pewnym etapie znajduje się proces jej usamorządowienia. Samorząd wojewódzki chce przejąć Szybką Kolej Miejską. Na wspomnianym posiedzeniu stwierdzono, że usamorządowienie musi się odbyć w ramach szerszego pakietu związanego z restrukturyzacją Przewozów Regionalnych. Nie bardzo wiem dlaczego jest to działanie wspólne, skoro Szybka Kolej Miejska w Trójmieście jest w zasadzie własnością PKP S.A.

To jest o tyle istotne, że w najbliższym czasie zostanie oddana do użytku Pomorska Kolej Metropolitalna. Samorząd chciałby stworzyć jeden twór, który byłby wspólnie zarządzany, a nie nadal funkcjonowały dwa odrębne – SKM i PKM. Z jednej strony niektórym samorządom wciskało się (czy wciska) Przewozy Regionalne. W tym przypadku mamy samorząd, który chce przejąć Szybką Kolej Miejska, chce za nią zapłacić, tymczasem od połowy roku, konkretne od kwietnia, odpowiada się: tak, będzie, będzie, zrobimy jednak najpierw plan restrukturyzacji spółki Przewozy Regionalne.

Do dzisiaj nic nie wiem o żadnym planie restrukturyzacji, który by przewidywał w Przewozach Regionalnych kwestię Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście. Czy posłowie, mieszkańcy Pomorza i samorząd, mogą uzyskać informacje w jakim terminie podjęta zostanie taka decyzja? Kiedy nastąpi usamorządowienie Szybkiej Kolei Miejskiej?

Drugie pytanie może nie jest bezpośrednio związane z tematem dzisiejszego posiedzenia Komisji, ale – skoro jest na nim obecna pani minister – trzeba skorzystać z okazji.

Na co dzień spotykam się z mieszkańcami Pomorza, którzy ciągle pytają dlaczego w pociągu Pendolino nie można będzie kupić biletów? Stawiam orzechy przeciwko dolarom (czy może dolary przeciwko orzechom), że zajdzie taka sytuacja, że pociągi będą jeździły puste a mieszkańcy, potencjalni pasażerowie, którzy wcześniej nie zdążyli kupić biletu, ale chcieliby wsiąść do pociągu Pendolino, nie będą mogli tego zrobić. Będą musieli zapłacić 650 złotych. Najnowocześniejszy pociąg, który jest chlubą państwa polskiego, będzie jedynym, w którym nie można będzie kupić biletu.

Mówię jeszcze raz: stawiam dolary przeciwko orzechom, że będą jeździły puste pociągi Pendolino a część pasażerów, która mogłaby nimi jechać, nie będzie mogła do nich wsiąść, bo nie zdąży wcześniej kupić biletów.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę pana posła Jerzego Polaczka.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, pani minister, na początku, dosłownie na minutę – odbiegając od tematu dzisiejszego posiedzenia Komisji – wyrażę satysfakcję z faktu, że pani osobiście referuje temat Przewozów Regionalnych.

To jest pierwsze nasze spotkanie z panią minister od momentu powołania pani na to stanowisko. Dlatego oczekiwalibyśmy, że ministerstwo przedstawi pakiet kluczowych zadań nas najbliższy rok do końca kadencji, które wynikają z *exposé* premiera, ale też te zadania, które pani minister zamierza realizować choćby w obszarze transportu kolejowego. Byłoby to niezmiernie pomocne również w ułożeniu planu pracy Komisji Infrastruktury na najbliższe dziesięć miesięcy.

Przechodząc do meritum.

Z uwagą wysłuchaliśmy prezentacji dotyczącej aktualnej i dramatycznej sytuacji Przewozów Regionalnych i co planuje się dalej. Mam generalny problem z odbiorem informacji w świetle tego, co dotychczas było prezentowane w Sejmie i na posiedzeniach Komisji Infrastruktury w ciągu ostatnich lat. Słowem-kluczem, które mi się nasuwa, jest niska wiarygodność materiałów prezentowanych przez ministerstwo. Odnosi się to zwłaszcza do materiałów dotyczących działań w obszarze transportu kolejowego.

Porównanie deklaracji celów, które zamierza się osiągnąć, z efektami niejednokrotnie jest wyjątkowo bolesne, zwłaszcza – dla pasażerów. Nie wspomnę o takich prozaicznych kwestiach, jak obserwowane w ciągu ostatnich dni. Mam nam myśli kryzys biletowy czy kwestie zmieniających się scenariuszy uruchomienia projektu Pendolino –14 grudnia bieżącego roku. Pasażerowie InterCity to przecież również potencjalni klienci Przewozów Regionalnych, jeżeli tylko będą chcieli się przesiąść do pociągów tej spółki.

Mówiąc – pół żartem, pół serio – można by przywoływać różne opracowania, które zlecały PKP, zwłaszcza dwa-trzy lata temu. Przypominam sobie opracowanie dotyczące takich nośnych tematów, jak optymalizacja punktów styku klienta z Grupą PKP (czytaj: zero satysfakcji klienta). Za takie opracowania płacono grube pieniądze.

Przypominam sobie także rekomendacje, aby pasażerom puszczać na peronach kolejowych muzykę poważną, kiedy spóźniają się pociągi.

Dzisiaj przy dyskusji o Przewozach Regionalnych brakuje nam po prostu muzyki poważnej, która by nam towarzyszyła – gdzieś pomiędzy muzykę Wagnera a marszem żałobnym Chopina.

To jest kolejny rok, który został stracony dla spółki Przewozy Regionalne. Stało się to w sytuacji, kiedy koalicja na poziomie samorządu terytorialnego w skali kraju jest jednolita (za wyjątkiem województwa podkarpackiego). Przecież nikt nie zakłada, że marszałkowie województw stanowią tylko i wyłącznie przeszkodę w działaniach naprawczych. Jeśli zatem nie są przeszkodą to można ich działania oceniać pod kątem skuteczności bądź jej braku. Tej skuteczności we współpracy z rządem brakuje.

Nie chcę rozwijać tematu i wchodzić w szczegóły. Mam trzy kwestie, trzy tematy, trzy pytania, na które chcielibyśmy usłyszeć odpowiedź od pani minister.

Pierwsza kwestia jest taka: w jakim dokumencie rządowym jest osadzona kolejna rewolucja potencjalnych decyzji finansowych (i nie tylko) wobec Przewozów Regionalnych? Mamy bowiem sytuację, w której w dniu 1 stycznia 2014 wygasła strategia dla transportu kolejowego. Jedyny dokument, jaki przyjął rząd, jeśli chodzi o perspektywę najbliższych lat, to „Strategia dla transportu do roku 2020, z perspektywą do roku 2030".

Jeśli planujemy kolejne, dość spore, wydatki to cały mechanizm udziału państwa i rządu w tych zmianach powinien być gdzieś osadzony, w jakimś rządowym dokumencie strategicznym, itd., itd. Oczekiwałbym odpowiedzi od pani minister, gdzie znajdują się zadania referowane dzisiaj przez panią? W jakim formalnym otoczeniu się znajdują, aby dawały podstawy do choćby uruchomienia środków finansowych?

Drugie, proste pytanie, pytam się trochę na skróty, ale chciałbym – jako pasażer – dowiedzieć się, kiedy będę mógł w kasie na dowolnym dworcu kolejowym kupić bilet na pociąg Przewozów Regionalnych z przesiadką na pociąg InterCity? Nie ma znaczenia, czy będzie to bilet na pociąg Pendolino. Chodzi o bilet na połączenie kolejowe dowolnego przewoźnika kolejowego, niezależnie czy to będą pociągi spółki Koleje Śląskie, Arriva, itd. itd. Tego mi brakuje w dzisiejszej dyskusji. Gdzie jest klient, który buduje kondycję finansową,także spółki Przewozy Regionalne? W dzisiejszej dyskusji faktycznie pasażer nie wystąpił.

Zgadzam się z niektórymi głosami moich poprzedników, które można skonkludować w tej formie, iż dalsza degradacja transportu kolejowego realizowana przez spółkę

Przewozy Regionalne w skali kraju, będzie powodowała oddawanie rynku kolejowego za darmo, w momencie wchodzenia w życie IV pakietu kolejowego. Odbywać się to będzie w taki sposób, że rynek – mówiąc wprost – będzie rozregulowany, będzie pozbawiony zdolności finansowej i operacyjnej stawania do przetargów, ogłaszanych choćby przez samorządy wojewódzkie.

Trzecia kwestia. Bardzo często zapominamy o tym, że transport kolejowy jest dziedziną gospodarki regulowaną przez państwo, nie jest to swobodna działalność. W transporcie kolejowym mamy istotny udział takiej instytucji, jak Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, co było dzisiaj przedmiotem dyskusji. Czasami odnosimy wrażenie, że nie ma jakiejkolwiek kluczowej aktywności regulatora rynku kolejowego, przede wszystkim po to, żeby unikać mechanizmu dezorganizacji transportu. Chodzi o sytuację, w której tu i ówdzie były (albo będą) powoływane kolejne wojewódzkie spółki samorządowe, które będą przejmowały jakiś określony zakres transportu kolejowego.

W dyskusji chciałbym przypomnieć państwu, że w pięciomilionowym województwie śląskim, z pięcioosobowego składu zarządu i rady nadzorczej nowo powołanej spółki Koleje Śląskie, trzy osoby miały kłopoty z prawem (prezes, wiceprezesi, członek rady nadzorczej). Efektem był, przynajmniej przez pierwsze tygodnie, największy kryzys transportowy w tej części Polski od zakończenia drugiej wojny światowej. To jest kwestia odpowiedzialności nie tylko ministra (nie stawiam ministrowi takiego zarzutu), ale – przede wszystkim – kwestia skuteczności działań regulacyjnych w obszarze transportu kolejowego.

Z mojej strony byłoby generalne pytanie czy prośba do przedstawiciela Urzędu Transportu Kolejowego, o komentarz do sytuacji, jaka przejawia się w postępującym zmniejszeniu ilości połączeń uruchamianych przez spółkę Przewozy Regionalne, itd. itd.

Tyle z mojej strony na tę chwilę.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę pana posła Jerzego Szmita.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, pani minister, panie ministrze, szanowni państwo, nie będę wracał do diagnozy, została ona bowiem znakomicie przedstawiona przez moich kolegów, którzy zabierali głos przede mną.

Chciałem się odnieść do dwóch wariantów przedstawionych nam dzisiaj przez panią minister dotyczących funkcjonowania spółki Przewozy Regionalne.

Jeśli chodzi o wariant drugi to, w zasadzie, nie przewiduje żadnych zmian funkcjonowania Przewozów Regionalnych. Spółka ma być po prostu tylko oddłużona za 600 milionów złotych i dalej sprawy będą się już toczyć same. Tak przynajmniej wynika z przekazanych nam informacji.

Jeśli natomiast chodzi o pierwszy wariant – jego zadaniem jest poszukiwanie aktywnego właściciela, który będzie w stanie pełnić funkcje właścicielskie. Pomysł przewidujący, że poszczególne województwa, zgodnie ze swoim potencjałem, będą miały wpływ na funkcjonowanie spółki, nie sprawdził się. Nie sprawdził się rynkowo, bo klienci odchodzą od Przewozów Regionalnych. Nie sprawdził się również finansowo, bo nadal istnieje zadłużenie, ten problem też przez ostatnie lata nie został rozwiązany.

Najlepszym dowodem na to, że formuła się wyczerpała jest to, że kilka województw wycofuje się ze spółki Przewozy Regionalne, tworząc swoje własne organizacje kolejowe. To jest dowód na to, że ten model się po prostu wyczerpał.

Mam w związku z tym kilka pytań.

Co się stanie jeżeli zarządy województw nie wyrażą zgody na rozwiązania proponowane przez panią minister? Jaki jest inny pomysł na to, żeby uratować spółkę Przewozy Regionalne? Obecnie rzeczy są w takim stanie, że taki problem i takie pytanie trzeba postawić. Czy będzie inny pomysł na to w jaki sposób zarządy województw będą zachęcane do tego, żeby pozostały w spółce Przewozy Regionalne i chciały uczestniczyć w jej restrukturyzacji, by dalej nie postępował proces rozczłonkowywania firmy? Jeżeli jednak

będzie dalej postępował to, ile czasu pani minister przewiduje na prowadzenie rozmów i negocjacji z województwami?

Spółka Przewozy Regionalne nie ma jasnej perspektywy dalszego funkcjonowania a, jednocześnie, uzyskiwane wyniki finansowe i sytuacja na rynku pokazuje, że spółka w swoim funkcjonowaniu jest zagrożona. To wszystko może doprowadzić do spektakularnego upadku spółki ze wszystkimi tego konsekwencjami.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę pana posła Dariusza Piontkowskiego.

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Dariusz Piontkowski (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo.

Rozmawiając o przewozach regionalnych należałoby zadać pani minister dwa bardziej fundamentalne pytania.

Po pierwsze: czy w ogóle Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju zadowolone jest poziomem dostępności komunikacji publicznej? Przewozy regionalne są bowiem tylko fragmentem tego, co można nazwać możliwością podróżowania przez mieszkańców naszego kraju i nie tylko w obrębie kraju, bez podziału dzielnicowego, o którym wspomniał jeden z moich poprzedników.

Jeżeli bowiem ministerstwo jest zadowolone to nie ma o czymkolwiek rozmawiać. Jeżeli jednak ministerstwo nie jest z tego zadowolone to należałoby oczekiwać od pani minister pokazania, gdzie są największe problemy. One na pewno nie kumulują się tylko i wyłącznie w przewozach regionalnych.

Po drugie (to samo pytanie można by zawęzić do poziomu dostępności komunikacji kolejowej) i znowu problemy nie będą dotyczyły tylko i wyłącznie przewozów regionalnych…

Element trzeci, o którym pani minister wprawdzie mówiła, ale go nie nazwała, to jest problem tego, jak ministerstwo ocenia decyzje sprzed kilku lat, aby przymusowo przekazać część połączeń kolejowych obsługiwanych przez spółki kolejowe, w ręce samorządów województw. Dziś wyraźnie widać, że samorządy nie są tym uszczęśliwione, traktują to jako kukułcze jajo. Pani minister wspomniała o takim elemencie, jakim jest zakup taboru kolejowego, ale nie na rzecz spółki Przewozy Regionalne, której przecież marszałkowie województw są współwłaścicielami, tylko na rzecz poszczególnych spółek wojewódzkich. To pokazuje, że nadal istnieje sytuacja, w której samorządy województw nie czują się właścicielami spółki Przewozy Regionalne.

Trzeba wobec tego zapytać: co Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju ma zamiar z tym zrobić? Dlaczego w wariantach, które pani minister proponowała, nie znalazł się wariant siłowy, który zastosowano sześć lat temu wobec samorządów województw, przekazując im na siłę spółkę Przewozy Regionalne? Bo tak naprawdę wtedy na siłę przekazaliście samorządom tę spółkę. Dziś, skoro pani minister widzi, że to się nie sprawdziło, dlaczego ewentualnie nie zaproponowaliście wariantu siłowego, ale – w drugą stronę? To znaczy grożąc samorządom województw, że jeśli nie dojdzie do restrukturyzacji spółki Przewozy Regionalne, która uzdrowi ten fragment rynku kolejowego, państwo z powrotem przejmie tę spółkę, bo innej możliwości nie będzie.

Kolejny element. Pani minister wspomniała o tym, że potrzebne są długofalowe umowy z wojewodami, najlepiej – pięcioletnie. Od samego początku usamorządowienia spółki Przewozy Regionalne jej przedstawicieli mówili, że umowa jednoroczna nie daje żadnych szans na to, aby spółka mogła długofalowo zaplanować chociażby zakup taboru, albo też prowadzić długofalową politykę personalną. Nie mogła, bo nie wiedziała, tak naprawdę, jakimi będzie dysponować pieniędzmi za rok, za dwa czy za trzy lata.

Dlaczego, wobec tego, wcześniej państwo nie zaproponowaliście przepisów, które by takie działania umożliwiły spółce Przewozy Regionalne? Dzisiaj, skoro wiemy, że w roku 2019 praktycznie to wygaśnie, czy pięć lat, które praktycznie pozostały do wejścia w życie IV pakietu kolejowego, wystarczy na uzdrowienie tej spółki, przynajmniej w tym elemencie?

Element kolejny. Miliardy złotych mają być przekazane (przede wszystkim – ze środków unijnych) na modernizację torów kolejowych, tymczasem jednocześnie widać wyraźną tendencję (co było słychać w wystąpieniach moich poprzedników) ograniczenia przewozów kolejowych. Czy jest wobec tego sens wydawania tak ogromnych pieniędzy, jeżeli jednocześnie kurczy się liczba kursów w przewozach kolejowych? Widać wyraźny brak korelacji.

Chyba, że państwo chcecie zmodernizowane linie kolejowe przekazać jakimś innym przedsiębiorstwom niż działającym dzisiaj na polskim rynku kolejowym.

Element ostatni, o który chciałbym zapytać jest to element czysto techniczny. Pani minister mówiła o 100 milionach złotych na restrukturyzację spółki Przewozy Regionalne, natomiast na slajdzie pojawiła się kwota 150 milionów. Która z tych kwot jest prawdziwa?

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

W ten sposób wyczerpaliśmy listę mówców.

Bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi przez panią minister i odniesienie się do poruszanych w dyskusji kwestii.

Bardzo proszę, pani minister.

Minister infrastruktury i rozwoju Maria Wasiak:

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, swoją informację czy wypowiedź, podzieliłabym na dwie części. W jednej sama postaram się ustosunkować do kilku kwestii, w drugiej poproszę pana Tomasza Pasikowskiego, prezesa zainteresowanej spółki – Przewozy Regionalne.

Pierwsza rzecz, która mnie uderzyła, kiedy z dużą uwagą słuchałam wypowiedzi państwa posłów. Mówiąc o Przewozach Regionalnych, czyli o jednym podmiocie gospodarczym, który wykonuje usługi na określonym rynku a nie jest na nim jedynym podmiotem, dotykamy bardzo podstawowych kwestii ustrojowych naszego państwa. Mówimy bowiem cały czas o tym, jak funkcjonują samorządy, jakie są relacje samorządów z rządem i w jaki sposób powinny być one regulowane. Także o tym, w jaki sposób powinny być regulowane sytuacje sporne między kompetencjami samorządu i rządu.

Nie zgadzam się z takim podejściem, że rząd może zmusić samorząd do czegokolwiek. Sprawa przewozów regionalnych jest jedną z wielu na styku usług publicznych, którą w sposób oczywisty zainteresowany jest rząd i samorząd. Nie mniej już ponad dwadzieścia lat temu podjęto decyzję ustrojową o wprowadzeniu ustroju samorządowego a trochę później wprowadzono poziom wojewódzki. Przypisano temu określony poziom kompetencji. I wtedy wszyscy się zgodziliśmy (i nie dotyczy to tylko przewozów regionalnych), że w wielu kwestiach rząd negocjuje z samorządem. Dotyczy to wielu innych dziedzin planowania przestrzennego i organizowania usług w wielu innych aspektach.

Teraz nie możemy pójść na rozwiązanie, które mówi, że jest podległość samorządu rządowi. Obojętnie jak takie rozwiązanie jest polityczne. Taki sposób myślenia nie przyniesie nam żadnego konstruktywnego rozwiązania. Nie mogę się zgodzić z tą drogą, co nie oznacza, że jestem zadowolona z tego, jaki jest rezultat takiego stanowiska a więc, że w pewnych kwestiach nie można się dogadać.

Jak najbardziej podzielam ten niepokój.

Co to oznacza? Jeżeli mówimy o planie rządu to jaką mamy sytuację?

Później ustosunkuję się jeszcze do kwestii historycznych, bo one też są ważne i wiele rzeczy tłumaczą.

Mamy następującą sytuację: mamy podmiot gospodarczy, który nie jest własnością rządu lecz – samorządu. Dlaczego państwo chce się w to wtrącić? Przecież nie dlatego, żeby wchodzić w kompetencje samorządów i nie dlatego, żeby samorządowi odbierać kompetencje organizatora ruchu transportu zbiorowego w zakresie pasażerskich przewozów kolejowych, ale w trybie super interwencyjnym. Wykonujemy zatem misję wsparcia restrukturyzacji podmiotu, który – naszym zdaniem – z racji wielkości i znaczenia dla usług publicznych, ma znaczenie ponadlokalne.

Kompetencja rządu jest w tym przypadku interwencyjna, nie jest stałą kompetencją zawiadywania tą częścią, bo ona jest rozstrzygnięta w innych przepisach, poczynając od konstytucji, poprzez wszystkie przepisy regulujące transport zbiorowy w Polsce. Parę lat temu była uchwalona ustawa o transporcie zbiorowym, która podkreśliła tę zasadę. Wprowadzono do niej krajowe i regionalne plany transportowe na poszczególnych poziomach samorządów terytorialnych. I to jest tego skutek. Nie możemy zignorować faktu, że samorząd jest jednostką władzy państwowej, ale jednak jednostką odrębną.

Jaka jest nasza rola? To jest rola interwencyjna. Dlatego pomoc, o której dzisiaj mówiłam, będziemy notyfikowali w Komisji Europejskiej, bo to jest ingerencja w podmiot gospodarczy, ale jest to pomoc publiczna w postaci przydzielenia środków spółce Przewozy Regionalne na restrukturyzację. I w tym też trybie będziemy ją wykonywali. Tryb ten ma pewne możliwości, ale nie jest bezgraniczny. Oznacza to, że w tym trybie nie możemy zrobić specustawy, która uchyli konstytucyjne zasady funkcjonowania samorządów terytorialnych.

Wydaje się, że nie można lekceważyć tego, że jest jakaś szansa na uzdrowienie sytuacji w spółce Przewozy Regionalne. Nie uważam, że droga przez porozumienie jest gorsza niż poprzez nakazania komuś. Wydaje się, że musimy pójść tą drogą i porozumieć się z samorządami województw.

Co będzie jak się jednak nie porozumiemy? Nie mogę w taki sposób badać sytuacji, w której zdecydowaliśmy się na pewien program działania i z góry zakładać jego niepowodzenie. Wydaje się, że mamy argumenty wobec samorządów. Nie oczekujemy od nich tak wiele. Oczekujemy pewnej przewidywalności i wiele samorządów zdaje sobie sprawę z tego, że musi wyjść naprzeciw naszym oczekiwaniach, gdyż inaczej sami będą mieli kłopoty. To jest również kwestia rozumnego podejścia do kompetencji i obowiązków, jakie mają samorządy. Są przecież władzą wybieraną w wyborach powszechnych. To nie jest zwykły partner, którego wyciągamy i z pozycji władzy centralnej mówimy mu: zrób, co chcesz. To nie jest ten ustrój, w którym funkcjonujemy.

Co do historii – proszę państwa, uważam za duży błąd merytoryczny w rozumowaniu, że problem spółki Przewozy Regionalne powstał w roku 2008, kiedy spółka przeszła pod władzę samorządów województw. Otóż w 2001 roku uchwalono ustawę, która wprowadziła zasadę, że usługi publiczne z zakresu transportu przewozów regionalnych dofinansowane są przez samorządy szczebla wojewódzkiego. I to jest linia, od której uzależniono od samorządów działanie każdego podmiotu wykonującego usługi w zakresie przewozów regionalnych.

Przez pierwsze lata realizowano koncepcję, że jeden duży podmiot będący w relacjach umownych z samorządem, zapewni poprawne funkcjonowanie przewozów regionalnych. Nie mówię o firmie, tylko o rodzaju przewozów. Nie mniej okazało się, jak pan poseł Tchórzewski zapewne doskonale to pamięta, że początkowy poziom dofinansowania usług publicznych przez Przewozy Regionalne był drastycznie niższy niż wtedy, kiedy spółka przeszła w gestie samorządów województw jako współwłaścicieli. Efekt był taki, że samorządy zorientowały się, że trwałe niedofinansowanie usług generuje problem jednego podmiotu. O ile w 2004 roku spółka mająca wtedy dużo większy zakres działania dostała 420 mln zł dofinansowania to w 2012 roku dostawała już ponad 930 mln dofinansowania. To był efekt tego, iż samorządy popatrzyły na spółkę Przewozy Regionalne jako na swoją własność. Ale był to efekt niewystarczający. Takie było doświadczenie tamtych lat.

Teraz, działając w najlepszej wierze, chcemy wykorzystać istniejące przepisy a nie żadną specustawę, do wykonania poprawnej interwencji w ratowanie podmiotu gospodarczego, który z pozycji polskiego rządu zasługuje na ratowanie. Robimy to nie po to, żeby dać jakąś nadzwyczajną korzyść jednemu z podmiotów gospodarczych. Oceniamy, że groziłoby to zachwianiem realizacji usług publicznych, ponieważ w tym momencie nie ma wykonawcy zastępczego. Dlatego uważamy, że nasza interwencja jest uzasadniona. Na takim rozumowaniu osadzona jest nasza interwencja. Nie ma jakiejś polityki polegającej na tym, że na stałe rząd polski weźmie pod szczególną opiekę jeden z podmiotów wykonujących na rynku usługi transportu kolejowego. Takiej praktyki nie moglibyśmy obejść nie narażając się na całą masę zarzutów niedozwolonej pomocy publicznej,

mającej – jako skutek – wstrzymanie dofinansowania zakupów taboru czy modernizacji taboru, które to środki są nam potrzebne.

Mówiąc to nie chciałabym, abyście państwo sądzili, że jestem zadowolona z tego, co jest obecnie. Nie w takim sensie to mówię, ale nie idźmy drogą, która prowadzi tylko do ciągłego, następnego załamywania rąk i narzekania na wszystko. I grożenia sobie nawzajem prokuratorem.

Jeszcze co do historii, oprócz kwestii dotyczącej dofinansowania – proszę państwa, przez parę lat samorządy, jako – współwłaściciele spółki Przewozy Regionalne – reprezentowały pogląd, że spółce należą się dodatkowe środki za wykonywanie usługi z tytułu niedofinansowania przez państwo usług w przeszłości. Na tym opierana ta cała teoria o oszustwie czy oszukaniu samorządów.

Niestety, sąd apelacyjny pierwsze roszczenie oddalił skutecznie uznając, że nie ma ono podstaw. W zasadzie to cały mój komentarz.

Jak długo można odkładać podejmowanie konkretnej decyzji, kiedy się już jest właścicielem, licząc na jakieś bliżej nieokreślone roszczenia na niepewnej drodze? To nie jest postępowanie, które chciałabym teraz popierać.

Co do różnych kwestii szczegółowych. Nie wiem czy uda mi się dokładnie ustosunkować do wszystkich, ale do chciałabym przynajmniej do kilku.

Idąc od końca: kwota na restrukturyzacje spółki Przewozy Regionalne wynosi 150 mln zł (jeżeli powiedziałam inaczej, było to tylko przejęzyczenie), to jest 150 milionów na restrukturyzację plus 600 milionów na oddłużenie.

Kwestia różnicy między opcjami – w wersji drugiej czyli podziału, to nie jest tak, że spółka Przewozy Regionalne dostanie 600 milionów złotych i nic nie zrobi. W wersji tej jesteśmy gotowi na poświęcenie środków na oddłużenie, ale też w zamian za zobowiązanie dotychczasowych właścicieli dotyczące restrukturyzacji, ale przez podział. To oznacza, że w tym momencie samorządy, które wybiorą wersję podziału, będą musiały ponieść koszty restrukturyzacji w części, w jakiej będą chciały zarządzać w podlegających im podmiotach. Na razie to oni są właścicielami.

Naszą intencją nie jest wywłaszczenie samorządów, naszą intencją jest pomóc im w wyjściu z istniejącej sytuacji i zapewnić szanse na postępowanie, które pozwoli spółce Przewozy Regionalne funkcjonować na w miarę rozsądnych zasadach.

Co do IV pakietu kolejowego – to nie jest tak, że wszystko jest przesądzone. W dalszym ciągu walczymy o traktowanie i sposób zlecania usług transportu regionalnego. Ja w tym sensie pamiętam o IV pakiecie kolejowym, że nie możemy odkładać dłużej myślenia o podmiotach wykonujących działalność w zakresie przewozów pasażerskich i traktować ich jako coś specjalnego. One muszą jak najszybciej upodobnić się do zwykłych podmiotów działających na rynku. I to jest najlepsza szczepionka, aby sobie dać radę w warunkach obowiązywania IV pakietu kolejowego, niezależnie od tego, jak sobie wyobrażamy jego skutki.

Nie jest też tak, że bardzo łatwo przenieść się z prowadzeniem działalności przewozowej do innego kraju, np. z Czech do Anglii, czy z Niemiec do Polski. Jednak dobre osadzenie się w warunkach lokalnych, posiadanie taboru dopasowanego do naszej infrastruktury, dobra znajomość warunków przewozowych, daje dużą przewagę podmiotom działającym w Polsce. Nie jest też powiedziane, że to musi być jedna spółka. Ale spółka Przewozy Regionalne jest na tyle dobrze zorganizowana i na tyle mająca perspektywy jeszcze dalszej reorganizacji, że warto tę spółkę ocalić jako podmiot gospodarczy.

To jest cała filozofia podjętej przez nas interwencji.

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, poprosiłabym pana prezesa Tomasza Pasikowskiego o odniesienie się do kwestii szczegółowych, dotyczących sposobu funkcjonowania spółki Przewozy Regionalne.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Tomasz Pasikowski:

Panie przewodniczący, pani minister, państwo posłowie, bardzo dziękuję za to, że zajmujemy się dzisiaj sprawą spółki Przewozy Regionalne i możemy w tym gronie dyskutować na temat jej przyszłości.

Chciałbym tylko powiedzieć, że w świecie bankowym, z którego do tej spółki przeszedłem, istnieje coś takiego jak podmiot systemowo ważny. Dla podmiotów systemowo ważnych są opracowane ścieżki pozwalające na ratowanie ich w sytuacji kryzysu, bo – tak naprawdę – dotyczy to klientów, w naszym przypadku – pasażerów, którzy z naszych usług korzystają.

To jest nawiązanie do tego o czym mówiła pani minister na samym końcu i uzasadnienie działań rządu polegających na deklaracji czy akceptacji pomysłu wprowadzenia strategicznego właściciela i wyposażenia go w pieniądze pozwalające na uregulowanie sprawy historycznych zobowiązań naszej spółki.

Proszę państwa, gdybyśmy nie mieli starych zobowiązań, bylibyśmy dzisiaj spółkę rentowną.

Króciutko o najnowszej historii Przewozów Regionalnych, bo z tej perspektywy, jako prezes zarządu, patrzę na tę spółkę. Przyszedłem do spółki w lutym tego roku razem z innym członkiem zarządu, panem prezesem Kroskowskim. Sytuacja spółki była taka, że firma znajdowała się w stanie wegetatywnym, rocznie generowała straty na poziomie około 50 milionów złotych. Nie było żadnego planu dotyczącego rozwiązania tego problemu i opisania, jak spółka ma funkcjonować w przyszłości. Przewozy Regionalne traciły rynek, traciły pasażerów, spółka nie rozwiązała problemu związanego z najważniejszą kwestią czyli nowym taborem. To jest bowiem coś, co postrzegają nasi pasażerowie.

Mamy dobry komunikat, proszę państwa – przez osiem miesięcy w tym roku udało się doprowadzić do stanu, że spółka za trzy kwartały ma straty minus 4 miliony w złotówkach. Powtarzam: minus 4 miliony złotych, co przy przychodach na poziomie półtora miliarda złotych i troszkę mniejszych kosztach, nie jest czymś czym się nie da zarządzać.

Nie chcę państwu mówić, że strata to jest zysk, bo nie jest, nadal jest to strata, ale mamy już tendencję zdecydowanego ograniczenie strat, które to przedsiębiorstwo dotąd generowało.

Nie będę już mówił o działaniach restrukturyzacyjnych, które już podjęliśmy, żeby pozytywny trend miał charakter trwały i oparty był o trwałe obniżenie bazy kosztowej i pilnowanie strony przychodowej. I to jest jedna rzecz. Myślę, że potrafimy tak tym przedsiębiorstwem zarządzać, aby – w przypadku rozwiązania problemu historycznego zadłużenia – móc balansować na poziomie zera lub niewielkiego rozsądnego zysku. Tak też to opisujemy w relacjach z właścicielami.

I druga rzeczy, proszę państwa – powstał plan, który może być krytykowany i który pewnie nie jest doskonały, ale jest to plan spójny i adresuje wszystkie problemy spółki Przewozy Regionalne i segmentu pasażerskich przewozów kolejowych. Adresuje też problem niewydolnej struktury właścicielskiej, bo pozwala kontrolować przez samorządy *standing* spółki. Z drugiej strony wprowadza bardzo precyzyjny mechanizm szybkiego podejmowania decyzji przez podmiot restrukturyzujący.

Jest to podmiot, który ponosi odpowiedzialność za realizację planu restrukturyzacji spółki i za sukces całego tego przedsięwzięcia. Ponosi on także odpowiedzialność za związane z tym ryzyko.

Jest też wreszcie rozwiązana kwestia taborowa. W planie restrukturyzacji spółki zawieramy możliwość odtwarzania taboru na poziomie mniej więcej 52 sztuk. Powiedziałbym, że jest to najbardziej realny scenariusz, jeżeli rzeczywistość będzie na to pozwalała i uzyskamy status normalny a nie – zagrożony. Wtedy bowiem będziemy mogli sięgać po pieniądze unijne. W połączeniu z modernizacją, pozwoli nam to szybciej tabor unowocześnić.

Dzięki tym działaniom jest wiara w to, że spółka Przewozy Regionalne będzie w stanie stać się trwale rentownym przedsiębiorstwem. Oczywiście, będzie to wymagało z naszej strony realizacji bolesnego planu restrukturyzacji. Jesteśmy w kontakcie z naszymi partnerami społecznymi, wzajemnie się informujemy, jakie są nasze plany i słuchamy, jakie są oczekiwania.

Rozumiem, że wszystko jest obciążone dużym ryzykiem i dużą niepewnością oraz wzbudza emocje. Natomiast, proszę państwa, po pierwsze – jest lepiej, po drugie – jest plan, który kompleksowo adresuje wszystkie problemy spółki. Plan, który zapewnia ciągłość świadczenia usług i który daje pasażerom pewność, że codziennie zostaną dowiezieni do pracy czy szkoły. I będą mogli nie zajmować się tym kawałkiem swojej rzeczywistości, bo ktoś o to się troszczy.

Ja też uważam, że państwo nie jest gwarantem rentowności przedsiębiorstw. Nie jest też tak, że – jak państwo jest właścicielem – to jest to gwarancja, że będzie dobrobyt. Nie jest tak, bo pieniądze publiczne są ograniczone. Plan restrukturyzacji adresuje także i tę kwestię i w przypadku uzyskania celu, jakim jest trwała rentowność, umożliwia osiągnięcie dwóch rzeczy.

Po pierwsze – uzyskanie przez właścicieli takiego stanu, że ich udziały nabierają wartości i, po prostu, stają się przedmiotem obrotu a właściciele nie uczestniczą w podziale masy upadłościowej. Staramy się ich o tym przekonać, bo takie jest założenie planu i trudno oczekiwać, że ono nie zostanie spełnione.

Po drugie – stajemy się graczem na rynku. Jak słusznie mówili przedmówcy, stajemy się graczem, który jest w stanie – jako podmiot o dużej skali działalności i systemowo ważny – sprostać wymogom otwierającego się rynku i konkurencji, bo ona zapewne zapuka do naszych drzwi w warunkach, kiedy będziemy musieli pokazywać w przetargach, że jesteśmy najlepsi a nie uzasadniać tego na kolejnych arkuszach excelowych.

Jestem przekonany, że przy dobrej woli wszystkich stron, a mocno w to wierzę, uda się nam osiągnąć zakładane cele. Nawet protesty, które ostatnio miały miejsce, są dla mnie dowodem na to, że potrafimy uwierzyć, że wszyscy chcą rozwiązać problem Przewozów Regionalnych a także, że dobre plany warto realizować. Dajmy po prostu sobie szansę. Jest to spójny plan, który adresuje większość, jeżeli nie wszystkie problemy, plan poparty finansowaniem. Jest również poparty determinacją zarządu spółki Przewozy Regionalne, żeby cele osiągnąć.

Czy są ryzyka? Tak, są. Są również związane z tym koszty. Będziemy, po prostu, tym zarządzać, ale w końcu możemy robić to, co umiemy, co od nas zależy a nie siedzieć i czekać, nie wiadomo na co.

Jeszcze raz dziękuję państwu za zajęcie się problemem spółki Przewozy Regionalne.

Chciałbym żebyśmy uwierzyli, że plan pozwoli nam uniknąć nam tego rodzaju dyskusji i martwienia się co jakiś czas nad rozlanym mlekiem. Wydaje się, że plan adresuje kompleksowo wszystkie problemy.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, pani minister.

Minister infrastruktury i rozwoju Maria Wasiak:

Chciałam jeszcze dodać kilka zdań do swojej poprzedniej wypowiedzi.

Odniosłam się właściwie…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam.

Proszę bardzo.

Minister infrastruktury i rozwoju Maria Wasiak:

Państwo w toku dyskusji, czasami może trochę na marginesie, podnosiliście kwestie dotyczące w ogóle przewozów. Odniosłam się tylko do kwestii związanych ze spółkę Przewozy Regionalne w takim aspekcie, w jakim problem tej spółki odnosi się do rynku przewozów, ale odnotowałam również kwestie ogólne podniesione w dyskusji.

Wydaje się, że należą one już do szerszej dyskusji. Krótko mówiąc: strategia wykonywania kompetencji przez ministra odpowiedzialnego za transport w zakresie transportu zbiorowego, zasługuje na oddzielną dyskusję niż o strategii interwencji ministra podjętej w celu ratowania jednego podmiotu gospodarczego, jakim jest spółka Przewozy Regionalne.

Z góry przepraszam, że nie ustosunkowałam się do tej części pytań, ale nadrobię to bądź w formie pisemnej, bądź przy najbliższej okazji na spotkaniu z Komisją Infrastruktury.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję za to bardzo ważne wyjaśnienie.

Zwracam się do strony właścicielskiej. Czy w imieniu właścicieli pan marszałek Mirosław Sekuła chciałby zabrać głos?

Bardzo proszę.

Marszałek województwa śląskiego Mirosław Sekuła:

Dziękuję, panie przewodniczący. Dziękuję za zaproszenie.

Panie przewodniczący, pani minister, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, nie jestem w stanie mówić za wszystkich właścicieli, bo województwo śląskie ma 9,2% udziałów w spółce Przewozy Regionalne.

Chcę nawiązać do tego, co powiedział pan poseł Rzońca, że grzech pierworodny jest jednym z problemów Przewozów Regionalnych. Udziały w spółce przekazano w tak rozproszonej postaci, że największy udziałowiec (województwo mazowieckie) ma 13,5% a najmniejszy – tylko 3%.

Nie jest tak, panie wiceprzewodniczący, że każdy udziałowiec spółki ma 1/16 akcji, chcę to od razu skorygować.

Z tytułu takiego rozdrobnienia udziałów trudności zarządcze, jakie się pojawiają, są ogromne. Zwłaszcza nie można w sposób skuteczny uzgodnić działań restrukturyzacyjnych. Każde przedsiębiorstwo a, na pewno, działające w obszarze kolejnictwa, wymaga ciągłej restrukturyzacji. Właśnie dlatego, nie będąc w stanie uzgodnić zakresów reorganizacji na swoim terytorium, województwa zdecydowały się na tworzenie własnych spółek – nie przeciwko Przewozom Regionalnym, ale po to, żeby można było zracjonalizować przewozy pasażerskie na swoim terytorium i nie wydawać niepotrzebnie pieniędzy. Pieniądze są bardzo duże i bardzo istotne.

Wydaje się, że obecnie najtrudniej doprowadzić do takiej sytuacji, w której spółka by posiadała decydenta, który jest w stanie spójnie realizować program restrukturyzacyjny, program naprawczy, itd. itd. W związku z tym, część województw – w pełni popierając taki sposób myślenia – podpisało już porozumienie a zakładam, że inne też je podpiszą. Zwracam uwagę, że są dwa województwa wśród tych, które mają swoje spółki – województwo mazowieckie i województwo śląskie. Porozumienie podpisane ze spółką Przewozy Regionalne ma na celu oddłużenie tej spółki a jednocześnie wprowadzenie podmiotu, który miałby co najmniej 50% udziałów. Chodzi o to, żeby wreszcie przełamać niemoc decyzyjną.

Jeszcze raz nawiążę do tego o czym mówił pan poseł Rzońca – przekazanie spółki Przewozy Regionalne samorządom nastąpiło z niewielkim długiem, bo zdecydowana większość długu została pokryta, ale też ten dług znowu był takim ogonem, który za spółką Przewozy Regionalne ciągnie się do dzisiaj. Jeżeli będzie sposób na rozpoczęcie procesu restrukturyzacji Przewozów Regionalnych to wtedy spółka ma szansę stanąć na nogi.

Dlaczego wśród marszałków województw nie było zgody co do jednego sposobu postępowania? Sytuacja w poszczególnych województwach, w ogóle kolejnictwa i pasażerskich przewozów kolejowych, jest drastycznie i dramatycznie różna. Ale również interesy poszczególnych województw zmierzające do przekształcenia są dramatycznie różne. I nie jest tak, panie przewodniczący, że ktoś komuś może coś kazać. Może są inne struktury w państwie, gdzie ktoś komuś może coś kazać. W przypadku marszałków województw, których znam, każdy z nas działa zgodnie z art. 7 konstytucji, czyli działamy w granicach i na podstawie prawa a nie, czy nam ktoś wyda jakieś polecenia partyjne czy polityczne. Proszę więc tego marszałkom województw nie imputować. Miniony czas od 2008 roku skutecznie pokazał, że tak nie jest.

Na czym polegają różnice? Jedne województwa mają bardzo słabą sieć kolejową i połączenia kolejowe są nieistotne przy obsłudze przewozów pasażerskich. Drugie województwa mają bardzo gęstą sieć kolejową, nadmiarową (czyli taką jaka jeszcze jest w spadku

po wieku XIX i XX) i sieć niezrestrukturalizowaną. W takich województwach nie jest uzasadnione utrzymywanie części przewozów kolejowych.

Nawiążę do tego, co mówił pan poseł Polaczek o utrzymywaniu połączeń kolejowych. Połączenia, o które pan poseł tak zabiegał by je utrzymać, zostały poddane kilkakrotnemu audytowi. Na najważniejszym połączeniu, o które pan poseł tak zabiega, w ciągu dwóch lat, kiedy było to połączenie, nigdy liczba pasażerów nie przekroczyła 20 osób a bywały długie okresy, kiedy obsługi kolejarskiej było więcej niż pasażerów.

W przypadku dużej spółki, jaką są Przewozy Regionalne, racjonalizacja w likwidowaniu połączeń stale nierentownych i trochę bezsensownych, nie jest możliwa. W związku z tym marszałkowie idą we własne spółki, bo – mając je pod kontrolą – są stanie racjonalnie nimi zarządzać.

Rzeczywiście, Koleje Śląskie miały problemy, ale proszę zwrócić uwagę, że przejęły po Przewozach Regionalnych wszystkie połączenia. Oprócz drastycznych błędów operacyjnych, również błędem było to, że od razu z przejęciem połączeń nie zmniejszono ich liczby. Poinformuję państwa, że Koleje Śląskie od 1 stycznia tego roku nie mają żadnych strat, działają z miesięcznym zyskiem. I rok 2014 zakończą z zyskiem, ale odbyło się to kosztem wycięcia 39% połączeń i pociągów, którymi – jak mówimy – jeździli tylko kolejarze.

Nie łudźcie się państwo (i mówię to do wszystkich członków Komisji), że kolejowe przewozy pasażerskie będą konkurencyjne przy tak niskiej prędkości przewozowej, jaką one oferują. Przypomnę: na odcinku Katowice-Kraków pociągi obojętnie, czy Przewozów Regionalnych czy innego przewoźnika, jadą ponad 2,5 godziny. A przed dworcem w Katowicach i przed dworcem kolejowym w Krakowie stoją prywatne autobusy oferujące przewóz za 8 złotych, czyli znacznie taniej niż za bilet kolejowy, i zmieszczą się w 55 minutach jazdy, bo korzystają z autostrady.

Dopóki przewozy kolejowe nie będą oferowały przewozów o prędkości porównywalnej do prędkości autostradowej, czyli co najmniej 100 km/h, dopóty na pewno będzie się zmniejszała liczba pasażerów kolei. Tak naprawdę, w naszych dyskusjach używa się powiedzenia, że z bardzo wielu połączeń kolejowych korzystają tylko te osoby, które mają dużo czasu i mało pieniędzy. Niedobór pasażerów w przewozach kolejowych będzie się pogłębiał, jeżeli nie zbudujemy w Polsce systemu szybkich kolei.

Prośba również do Komisji Infrastruktury o to, żeby na równych prawach samorządy mogły być również inwestorami w szybkie linie kolejowe. Mówiono o tym także na posiedzeniach kilku konwentów marszałków województw, jak również w czasie negocjacji z Komisją Europejską. Obecnie jest malutka furtka to umożliwiająca, ale – tak naprawdę monopolistą – w inwestycjach kolejowych jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe.

Dla prasy chcę powiedzieć, że nieprawdziwa jest informacja, którą przekazał pan przewodniczący Tchórzewski, że pan minister Sławomir Nowak jakoby na posiedzeniu jednego z konwentów marszałków województw stawiał krzyżyk na Przewozach Regionalnych. Byłem na wszystkich posiedzeniach konwentów marszałków z udziałem pana ministra Nowaka, poświęconych Przewozom Regionalnym i nigdy czegoś takiego nie było. Mówię to dlatego, że jak ktoś jest już „były" to potem są różne nieprawdy na jego temat. Nigdy pan minister Nowak w ten sposób się nie wypowiedział, to jest po prostu nieprawdziwa informacja.

Wydaje się, że po tym zacięciu, które jest teraz, marszałkowie są w stanie dopracować się takiego sposobu przekształcenia Przewozów Regionalnych, który będzie akceptowany co najmniej przez większość udziałowców tej spółki. Duży problem jest dlatego, że część marszałków, szczególne tych, dla których pasażerskie przewozy kolejowe nie są zbyt istotne, uważa, że nie jest ich problemem zadłużenie Przewozów Regionalnych. Uważam wręcz, że jest to skłonność finansowania części swoich przewozów zadłużaniem Przewozów Regionalnych. Przewozy Regionalne są bowiem spółką z ograniczoną odpowiedzialnością, w związku z tym jej zadłużenie nie przenosi się bezpośrednio na zadłużenie budżetu województwa. Dlatego lepiej zmniejszać wydatki na przewozy pasażerskie w budżecie województwa, godząc się na zadłużenie w Przewozach Regionalnych. Tak jak powiedziałem, to jest problem o skali od 3 do 13,5% udziałów w spółce Przewozy Regionalne.

Tak samo jak pięciu innych marszałków województwa, zdecydowałem się – oczywiście – na podpisanie (nasze zarządy podjęły takie uchwały) porozumienia ze spółką Przewozy Regionalne. Dla nas istotniejsze jest, żeby nasze udziały w tej spółce miały realną wartość dodatnią i, żeby były mniejsze niż gdyby były większe i miały wartość ujemną.

Przypomnę, że gdyby pomysł z restrukturyzacją Przewozów Regionalnych doszedł do skutku, wtedy obejmując nowe udziały w tej spółce, Agencja Rozwoju Przemysłu stałaby się co najmniej pięćdziesięcioprocentowym jej udziałowcem. Wtedy udziały województwa śląskiego z 9,2% spadłyby do 3,6%, ale przestałyby być udziałami o wartości ujemnej. Zarówno województwo mazowieckie, jak i województwo śląskie upatruje w tym szansy na uporządkowanie sprawy.

Chcę też zaprzeczyć temu, że spółki przewozowe powstające w województwach są przeciwko Przewozom Regionalnym – tak nie jest. Po prostu spółki, które powstają, powstają przy założeniu, że mniejsza spółka kontrolowana przez zarząd województwa, jest łatwiejsza w prowadzeniu i, że łatwiej w niej przeprowadzać procesy restrukturyzacji. Oczywiście, wtedy, kiedy to jest potrzebne.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Na Śląsku to doskonale wyszło.

Marszałek województwa śląskiego Mirosław Sekuła:

Tak, panie przewodniczący.

Tak jak powiedziałem, jesteśmy już po drugiej stronie rzeki. Było trudno, ale okazało się, że jesteśmy na plusie. Było potężne tąpnięcie. Ci, którzy byli temu winni, zostali odpowiednio potraktowani. Ale, w mojej ocenie, współpraca pomiędzy spółką Koleje Śląskie a spółką Przewozy Regionalne jest wzorowa. Nie wiem, co o tym sądzi prezes spółki Przewozy Regionalne, ale ja uważam, że współpraca jest wzorowa. Może są odmienne przykłady z poszczególnych województw.

Ale nie jest prawdą, że pociągi spółek województw, te indywidualne, jeżdżą do granicy i dalej już nie ma komunikacji. W przypadku województw śląskiego i opolskiego, śląskiego i łódzkiego, śląskiego i świętokrzyskiego oraz śląskiego i małopolskiego, tak zwane połączenia stykowe są powierzone Przewozom Regionalnym za duże pieniądze. Za „pociągokilometr" płacimy obecnie Przewozom Regionalnym tyle samo, ile płacimy Kolejom Śląskim. To jest niewiele ponad 20 zł za „pociągokilometr".

Chcę zwrócić państwu posłom uwagę na to, że rozpiętość opłaty za „pociągokilometr" jest w różnych województwach potężna – z tego co pamiętam, wynosi ona od 14 do 25 złotych. Co to znaczy? Zawsze, jeżeli jest taka rozpiętość opłat, to marszałek, który płaci za „pociągokilometr" 14 złotych, nie będzie skłonny do podejmowania jakichkolwiek działań w wyniku których będzie musiał płacić więcej.

Linia podziału nie idzie po linii politycznej, panie przewodniczący, ona idzie po tej linii, kto ile płaci za „pociągokilometr". Ci marszałkowie, którzy płacą mało za pociągokilometr, chcą ten stan utrzymać wbrew ekonomii. Są skłonni zgadzać się na nieskończone zadłużanie się spółki Przewozy Regionalne.

Przypomnę, że ustawa nie zezwala na upadłość Przewozów Regionalnych, nie ma więc dzisiaj możliwości, aby ta spółka upadła.

Niektórzy marszałkowie mówią; jeżeli tak, jeżeli prawodawca uważa, że spółka nie może upaść, to znaczy że nie ma zagrożenia w jej ciągłym zadłużaniu. Dlatego nie ma wspólnego stanowiska poszczególnych marszałków województwa, bo każdy woli płacić mniej niż więcej. Które województwa utworzyły własne spółki przewozowe? Te, które płaciły najwięcej. Ponieważ województwo śląskie płaciło najwięcej za pociągokilomter, to moi poprzednicy stwierdzili, że warto w takim razie płacić taką samą kwotę swojej spółce, uzyskując lepszą jakość usług i nie biorąc udziału w zadłużaniu spółki Przewozy Regionalne.

Wydaje się, że zaprezentowany dzisiaj program jest całkiem rozsądny. Wydaje się też, że po naturalnym uspokojeniu po okresie wyborczym, znajdzie się jeszcze grupa województw, które zdecydują się na przystąpienie do programu restrukturyzacji spółki Przewozy Regionalne.

Przypomnę, że sześć województw, które już podpisały porozumienie…

Głos z sali:

Siedem.

Marszałek województwa śląskiego Mirosław Sekuła:

Przepraszam – jeden, dwa, trzy, cztery, pięć, sześć, siedem. Są to: kujawsko-pomorskie, lubelskie, mazowieckie, opolskie, pomorskie, śląskie i świętokrzyskie. Tych siedem województw grupuje 37% udziałów spółki Przewozy Regionalne.

Jeżeli pozostała grupa województw zdecyduje się przystąpić do porozumienia to już będzie to ponad 50%. I wtedy już będzie można podejmować decyzję o emisji nowych akcji, jeśli zostaną one objęte przez Agencję Rozwoju Przemysłu za kwotę co najmniej 600 mln zł a więc – nie 100 i nie 150 milionów. Objęcie tych akcji spowodowałoby skasowanie bieżącego zadłużenia Przewozów Regionalnych, ale też wyłoniłoby lidera, który będzie zdolny do przeprowadzenia restrukturyzacji Przewozów Regionalnych.

Obecna rozdrobniona struktura udziałowców uniemożliwia podejmowanie skutecznego procesu restrukturyzacji.

Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję za wypowiedź.

Proszę bardzo, proszę o przedstawianie się, ponieważ nasze posiedzenie jest rejestrowane.

Wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych Sławomir Centkowski:

Sławomir Centkowski, wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych.

Panie przewodniczący, pani minister, szanowne panie i panowie posłowie, szanowni państwo. Będąc od samego początku na spotkaniu pozwolę sobie część swojej wypowiedzi oprzeć na kanwie zdarzeń, które dzisiaj miały tutaj miejsce. Otóż państwo, na początku bardzo umiejętnie pokazali, jak się proceduje spotkanie, na jakiej zasadzie zostało ono powołane. Opierając się na tym przykładzie chciałbym zacząć troszeczkę z innego worka. Myślę jednak, że przykład jest dobry.

Szanowni państwo, trzykrotnie usłyszałem na dzisiejszym posiedzeniu nazwę Arriva. Jest to spółka działająca praktycznie tylko w województwie kujawsko-pomorskim, która rozpoczęła działalność w trzecim świecie. Mówię to dlatego, że dla tej spółki ani konstytucja ani ustawa się nie liczy. Wolność zrzeszania się w związkach zawodowych dla tej spółki nie istnieje. W miejscu, w którym tworzy się prawo, przywoływanie takiej spółki się nie godzi, po prostu – ta spółka polskie prawo ma za nic. To jest pierwsza kwestia.

Druga kwestia…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, bardzo pana proszę.

Mamy bardzo wyraźnie sprecyzowany temat dzisiejszego posiedzenia Komisji. Bardzo pana proszę, niech pan odniesie się do tematu.

Jeżeli ma pan takie intencje, bardzo proszę, ja to panu umożliwię, ale naprawdę, do tematu dzisiejszego posiedzenia. Sprecyzowaliśmy go wyraźnie: informacja na temat udziału państwa w ewentualnej interwencji w Przewozach Regionalnych. Wysłuchaliśmy jednej strony, właściciela, wysłuchaliśmy dużo, naprawdę bardzo dużo informacji. Została złożona bardzo precyzyjna informacja zarówno z jednej strony, jak i z drugiej, jeżeli chodzi o zaawansowanie rozmów.

Spodziewam się, że strona związkowa manifestując przed resortem, oczekiwała tej interwencji. Tak się domyślam, chodzi o interwencję państwa. Dlatego bardzo proszę o odniesienie się do tematu a nie do tematów, które nie są przedmiotem dzisiejszego posiedzenia Komisji.

Bardzo proszę.

Wiceprezydent ZZMK Sławomir Centkowski:

Przyjmuję przywołanie, panie przewodniczący, to było tylko tak na marginesie.

Powiem więcej słuchając dyskusji; poziom wiedzy pań i panów posłów jest tak duży, że ja, kolejarz z 35-letnim doświadczeniem, chylę czoło i jestem pełen podziwu. Reto-

rycznie tylko mam nadzieję, że nie byli to tylko przedstawiciele opozycji, ale również partii wiodącej.

Szanowni państwo, może tak troszeczkę od tyłu.

Panie marszałku, strona społeczna uważa, że jak mówić to mówić do końca, nawet nieraz jak boli. Faktycznie, powstały Koleje Śląskie, faktycznie – czterdzieści procent pracy mniej, faktycznie być może dzisiaj spółka przynosi zyski, tylko trzeba również powiedzieć, że kosztuje ona o wiele więcej niż kosztowały Przewozy Regionalne, które wykonywały sto procent pracy przewozowej.

Często, szanowni państwo, słyszymy pojęcie racjonalizacji czy racjonalności przewozów. Czy wozi się tylko kolejarzy? Kolejarze to też obywatele, to też ludzie. I też bardzo często kupują bilety. Często mnie boli, kiedy słyszę, że tylko kolejarze jeżdżą pociągami. Racjonalizacja polega na tym, że odjazd pociągu o 7 rano, który ma pełne obłożenie z Poznania do Szczecina, jak mówił pan poseł, przesuwa się o pół godziny i za miesiąc się mówi; „proszę państwa, pociąg nie może jeździć, bo jest pusty. Przecież nie będziemy kolejarzy wozić.” To tak na marginesie racjonalizacji.

Szanowni państwo, mam trochę wrażenie i chciałbym usłyszeć od pani minister wyraźną deklarację. Strona społeczna oczekuje silnej grupy Przewozów Regionalnych, umiejętnie zarządzanej, ale również z możliwością odpowiedniego zarządzania. Nie tak, jak jest w tej chwili, że przedstawiciel Kolei Śląskich, przedstawiciel pana marszałka, przyjeżdża na spotkanie Przewozów Regionalnych jako opozycja czy jako konkurencja i bierze udział w dyskusji na temat strategii spółki. Chciałbym usłyszeć, bo…

Marszałek województwa śląskiego Mirosław Sekuła:

Przepraszam, jesteśmy współwłaścicielem…

Wiceprezydent ZZMK Sławomir Centkowski:

Tak, współwłaścicielem, panie marszałku.

W jednej i drugiej propozycji przewija się kwestia 600 milionów złotych. I tak, czy spółka będzie oddłużona i będzie utworzona silna grupa, to jest 600 milionów i 150 milionów? Spółka będzie więc rozdrobiona i będzie 600 milionów. Odnoszę wrażenie, że wcale nie jest celem ratowanie spółki Przewozy Regionalne, tylko celem jest przekazanie 600 milionów złotych do Polskich Linii Kolejowych, bo to jest jedyny model zastrzyku finansowego, który można dziś zrobić.

Przepraszam, odniosłem takie wrażenie, być może że subiektywne.

Szanowni państwo, bardzo często odnosimy się do prawa, do konstytucji, do tego, że coś możemy albo nie możemy. Ja bym chciał powiedzieć tak: jeżeli jest się współwłaścicielem spółki w jakiejś części, w jakimś procencie (i to nieważne jest w jakim) to chyba *poena* za działanie na szkodę spółki, zgodnie z Kodeksem spółek handlowych, dotyczy każdego obywatela, każdego Polaka. Również – marszałka i przedstawicieli samorządu. Wydaje mi się, że takie działanie trzeba odebrać i tak potraktować, że jest to działanie na szkodę spółki. Jeżeli bowiem ma się jakieś udziały i tworzy się własną spółkę to myślę, że w obliczu prawa należałoby w ten sposób postąpić.

Pani minister, znam panią jako kolejarza i osobę doświadczoną. I troszeczkę mnie na końcu zabolały pani słowa. Mam tylko nadzieję że – ze względu na krótki czas lub możliwości czasowe – pani nie rozwinęła się. Usłyszałem, że chodzi głównie o utworzenie silnej grupy spółki Przewozy Regionalne, która będzie zarabiała pieniądze.

Szanowni państwo, otóż ja się z tym do końca nie zgadzam. Przewozy Regionalne mają wpływ również na grupę kapitałową PKP, mają także wpływ na spółkę InterCity. Myślę, że wszyscy byśmy chcieli, żeby ta spółka prawidłowo funkcjonowała. Przewozy Regionalne mają wpływ na tych, może niepotrzebnych, obywateli, podróżnych, którym zamyka się okno widoku na świat, gdzie faktycznie nie ma czym dojechać, bo nawet drogi nie ma. I kolej jest dla nich ostatnią deską ratunku. Ma również wpływ na pracowników, którzy tam pracując, choćby na takiego pracownika jak ja, który 35 lat przepracował w spółce Przewozy Regionalne.

Mówienie o tym, że jedynym interesem, jedynym celem jest tylko i wyłącznie pieniądz to nie leży w mojej naturze, bardzo przepraszam.

Chciałbym wyrazić swoje stanowisko.

Państwo mówicie tak: jak się da albo jak się nie da, albo jak będą naciski polityczne albo możliwości polityczne. Ja chcę powiedzieć tak: pani minister i panie przewodniczący, że faktycznie, samorząd to jest samorząd, ale ten samorząd jest finansowany również przez Skarb Państwa. Wydaje mi się, że tutaj dużej filozofii nie trzeba, potrzebne jest tylko odcięcie od cycka dofinansowania spółki Przewozy Regionalne i spółek, które tworzą się i powstają. A powstają. Być może za chwilę będą następne. Wtedy te spółki z takiej działalności zrezygnują.

Samorządy liczą każdą złotówkę a widzimy, że spółka utworzona przez samorząd jest o wiele droższa, bo musi być o wiele droższa.

Szanowni państwo, kupowanie sprzętu w wąskim zakresie, działalność w wąskim zakresie, utrzymywanie taboru w różnych miejscach w każdym województwie to wszystko musi przynosić zwiększone koszty. Jeżeli ma się liczyć każdą złotówkę to myślę, że to będzie miało wpływ na to, żeby również w samorządach bez nacisków politycznych wywrzeć odpowiednią formę nacisku. Doprowadzi to do tego, że spółka Przewozy Regionalne będzie miała szanse funkcjonować, istnieć, ale również konkurować na rynku polskim. Faktycznie bowiem, czas biegnie nieubłaganie i myślę, że najbliższe lata pokażą, czy jest jakakolwiek możliwość i szansa, czy jej nie ma.

Panie przewodniczący, nie zabierając więcej czasu, chciałbym wyrazić na końcu stanowisko strony społecznej: nie widzimy innej alternatywy, jak utworzenie silnej grupy Przewozów Regionalnych, być może z możliwością większego udziału w spółce 51%. Próba rozdrobnienia spółki na kolejne drobniejsze spotka się z twardym społecznym protestem pracowników. Mam również nadzieję, że i pasażerów, którzy mają już dość tego co na kolei się wyrabia.

Bardzo dziękuję i przepraszam, że mówiłem tak długo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Jeszcze pan prezes?

Bardzo proszę, czy jeszcze ktoś z państwa?

Nie widzę, zamykam listę.

Bardzo proszę…

Sekundę, panie przewodniczący, pozwólcie prowadzić posiedzenie.

Bardzo proszę, pan prezes Grymel.

Przewodniczący Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność” Henryk Grymel:

Henryk Grymel, Sekcja Krajowa Kolejarzy „Solidarność”.

Króciutko chciałem się zwrócić do pana przewodniczącego i do pani minister.

W 2008 roku wynegocjowaliśmy i mieliśmy gwarancję, że przed usamorządowieniem spółki Przewozy Regionalne powstanie pakt gwarancji pracowniczej. I co się stało? Jak wszyscy zgodnie mówią, usamorządowienie przepchnięto bez paktów. Od tego czasu kilka ładnych tysięcy ludzi straciło pracę.

I drugi element – pewnego pięknego dnia, ówczesna pani prezes Przewozów Regionalnych, przyjechała na Śląsk i ogłosiła, że likwiduje zakład. Tysiąc osiemset ludzi zostało na bruku bez niczego. Strona społeczna chyba nie może pozwolić na to, żeby kolejna reorganizacja czy restrukturyzacja spółki Przewozy Regionalne, odbyła się bez jakiegoś paktu socjalnego dla tych ludzi. Ludzie nie są przedmiotami, jak słusznie pan prezes powiedział.

Pan prezes przyszedł do spółki z sektora bankowego (wszyscy zarządzający koleją przyszli z sektora bankowego). Nie można jednak kierować się tylko jednym kryterium – zysk, opłaca się, tabelka excelowska pasuje, nie pasuje, rentowność. Tu jeszcze są ludzie. To jest głównym zadaniem strony społecznej.

Chcę dopowiedzieć do wystąpienia mojego przedmówcy, że tym razem nie odpuścimy. Nie będzie dalej eksperymentu na ludziach, nie będzie dalej zwalniania „bezdurno” ludzi, bo ludzie widzą: w roku 2008 zwolniono masę ludzi, nic to nie dało. W następnych latach znowu ludzi zwalniano.

OK, kolega to powiedział, zgadzamy się. W tej chwili to jest jedyny model, który może spółkę uratować, ale model musi być wsparty jakimś paktem socjalnym dla ludzi, żeby

ludzie poczuli bezpieczeństwo, że – z dnia na dzień – nie zostaną wyrzuceni na bruk a na ich miejsce przyjmie się do pracy innych ludzi, bo ktoś młody więcej zrobi w pracy. Nie ma tak.

Tak jak mówię – element ludzki przede wszystkim. Apelujemy o realizowanie porozumienia z ministrem Engelhardtem, że warunkiem koniecznym restrukturyzacji jest pakt gwarancyjny.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę. Proszę o przedstawienie się.

Dyrektor Departamentu Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego Jerzy Kriger:

Województwo wielkopolskie, Jerzy Kriger, dyrektor Departamentu Transportu.

Proszę państwa, po pierwsze odniosę się do wypowiedzi pana Sekuły, marszałka województwa śląskiego, który wyłuszczył bardzo dokładnie i wyraźnie jakie są różnice. Istotną różnicą jest również to, że województwo śląskie czy mazowieckie podpisało pakt gwarancji z innym interesem o wartości udziału. Myśmy go nie podpisali. Województwo śląskie nie zaciągnie zobowiązania na pięć lat, natomiast województwo wielkopolskie takie zobowiązanie zaciągnie, deklaruję to publicznie, natomiast chcę uszczegółowienia, dlatego, że jest parę rzeczy, na które wpływ mają bezpośrednio posłowie i w tym miejscu chciałbym o tym powiedzieć.

Po pierwsze, stworzono otoczenie prawne, województwo takie a nie inne, jest także otoczenie unijne i otoczenie krajowe, gdzie kompetencje województwa w zakresie zamawiania pasażerskich przewozów kolejowych są ściśle określone. Określone są w ten sposób, że marszałek województwa zamawia przewozy wojewódzkie do granicy lub do najbliższej stacji za granicą. Jeżeli marszałek zapłaci za inne przewozy to idzie na komisję dyscypliny społecznej.

Moi państwo, taki jest stan prawny.

Marszałek może zamawiać dalej, jeżeli się porozumie w tej sprawie z marszałkiem sąsiedniego województwa. W innym przypadku nie wolno mu zamawiać przewozów.

Taki jest stan prawny.

Przewozy międzywojewódzkie zamawia…Właściwie nie ma organizatora przewozów międzywojewódzkich, dotuje je minister infrastruktury. Nie ma organizatora pasażerskich kolejowych przewozów międzywojewódzkich. Natomiast nie ma problemu w województwie, żeby porozumieć się z sąsiednim województwem.

Dlaczego spółki? Marszałek Sekuła bardzo wyraźnie to powiedział. Województwo wielkopolskie usamorządowienie przeprowadziło z sukcesem, co jest zaprzeczeniem tego, co w większości mówili dzisiaj państwo. W 2008 roku marszałek województwa wielkopolskiego usiadł razem z przedstawicielem PKP i z prezesem PLK i panowie określili linie kolejowe, na których mają być odpowiednie prędkości. Określili także na które linie kolejowe wyda pieniądze spółka Polskie Linie Kolejowe a na które – województwo wielkopolskie. I tak się dzieje. W województwie wielkopolskim za dwa lata nie będzie linii, a właściwie już dzisiaj nie ma, poniżej 120 km/h.

Szczycimy się w państwie, że pociągi Pendolino będą jeździć z prędkością 160 km/h a w województwie wielkopolskim od zeszłego roku jeżdżą 160 km/h w ruchu regionalnym. Oczywiście, te przyspieszone.

Dalej, mówimy „tak" porozumieniu ze spółką Przewozy Regionalne, ale z innego powodu. Z takiego powodu, że stoimy przed rozstrzygnięciami z Regionalnym Programem Operacyjnym i Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko. A tu jest klucz do wszystkiego.

Czego żądają pasażerowie? Dzisiaj tu bardzo mało mówiono o pasażerach.

Marszałek województwa śląskiego Mirosław Sekuła:

Mówiłem o nich…

Dyrektor departamentu w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Wielkopolskiego Jerzy Kriger:

Przepraszam, panie marszałku.

Czego żądają pasażerowie? Myśmy podzielili województwo w sposób niezamierzony. 40% województwa obsługujemy wyłącznie nowym taborem, który kupiliśmy (wydaliśmy na to 700 milionów złotych), natomiast 60% województwa jest obsługiwane starym taborem. Przed chwilą jeden z posłów powiedział, że do nowego taboru ludzie nie mogą wsiąść. To jest efekt gwałtownego przyrostu liczby ludzi, którzy zaczęli korzystać z kolei.

Marszałek województwa, czy chce czy nie chce (jeżeli chce, żeby go wybrali na następną kadencje, musi zmodernizować sześćdziesiąt procent rynku. Dla marszałka jest rzeczą drugorzędną czy to będzie w Przewozach Regionalnych czy we własnej spółce. Nie patrzmy przez pryzmat spółki Przewozy Regionalne na rynek przewozów pasażerskich.

Mamy następny problem, są nim duże miasta. Przewozy Regionalne obsługują około 80% pasażerskich kolejowych przewozów w Polsce. Ale w tych osiemdziesięciu procentach aż siedemdziesiąt procent stanowią przewozy aglomeracyjne. Ustawodawca dał miastom, aglomeracjom, kompetencje tworzenia spółek aglomeracyjnych i one zaczynają z tego korzystać. Warszawa już to zrobiła w swojej SKM.

Wyobraźmy sobie teraz taką sytuację, że wymknie się nam spod kontroli tworzenie spółek aglomeracyjnych. To, co się stanie? Marszałek województwa będzie musiał dwa razy tyle dopłacać, bo najlepszy segment runku zostanie mu zabrany. Powoduje nasz niepokój podpisywanie natychmiast, „z marszu", porozumienia ze spółką Przewozy Regionalne, bo samo porozumienie jest potrzebne, musi być w spółce jeden rządzący.

Jeżeli taki model zaproponowano to należy ten model przyjąć, chociażby z tego względu, żeby spółce Przewozy Regionalne po raz drugi dać szanse. Podkreślam: po raz drugi.

Do trzech razy sztuka.

Dlaczego w 2008 roku podrzucono samorządom spółkę Przewozy Regionalne? To jest odpowiedź dla związkowców. Ile to nocy siedzieliśmy z kolegami? Gdyby nie było usamorządowienia Przewozów Regionalnych to już by tej spółki nie było. Dezintegracja spółki trwa tak szybko. Województwa zgodnie ze swoimi kompetycjami ogłosiłyby przetargi na dwa-trzy lata do przodu. I co by się wtedy stało? Nie mamy na to odpowiedzi. Nie mamy też odpowiedzi, o się stanie ze spółką Przewozy Regionalne za pięć lat.

Podpiszemy dzisiaj porozumienia, popłyną śladowe pieniądze dla tej spółki a potrzeba jej kilku miliardów złotych, aby spełnić to, czego żąda nasz wyborca, obywatel. Przecież spółkę trzeba zmodernizować. Co może ona zaproponować za pięć lat przy obecnych źródłach finansowania? Tylko pięćdziesiąt kilka wagonów, jak powiedział prezes spółki.

Mamy następny problem. Linią demarkacyjną jest PO IŚ. Państwo może zainwestować w PO IŚ, ale pociągi nie mogą kursować w Przewozach Regionalnych, bo tu jest linia demarkacyjna, mogą mieć tylko finansowanie z regionalnych programów operacyjnych. W związku z powyższym…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie dyrektorze, w nowej perspektywie finansowej będzie to możliwe. Proponuję nie zatrzymywać się na tym, co było.

Dyrektor departamentu w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Wielkopolskiego Jerzy Kriger:

Dobrze.

To chwała, dzisiaj jest to niemożliwe. Jak powiedziałem – podpisujemy porozu mienie z Przewozami Regionalnymi, tylko parę rzeczy mamy wątpliwych względem tej spółki. Chodzi nam o to, aby nie było tak, że spółka Przewozy Regionalne będzie świadczyć usługi przez następne pięć lat na tym samym jakościowym poziomie co dzisiaj. Potrzebne jej jest bardzo mocne wspomaganie finansowe tak ze strony państwa, jak i województw.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Wysoka Komisjo, w toku tej bardzo interesującej dyskusji, w moim przekonaniu, otrzymaliśmy pełną, wyczerpującą informację o stanie rozmów na temat próby inter-

wencyjnego działania rządu, związanej z restrukturyzacją spółki Przewozy Regionalne. Informacje przedłożyli także przedstawiciele właściciela. Nie powinniśmy dzisiaj mieć wątpliwości jaki ustrój mamy w Polsce, jest to ustrój samorządowo-rządowy. W grę wchodzą więc tylko i wyłącznie partnerskie relacje.

Rozumiejąc troskę strony związkowe nie mam wątpliwości (i pewnie wielu z państwa jej nie ma), że gwarantem zatrudnienia i paktu socjalnego będzie przede wszystkim dodatni wynik finansowy spółki Przewozy Regionalne. Są konkretne propozycje jej restrukturyzacji, przedstawione zostały dwie opcje. Jedna jest bardzo wyraźna, polegająca na objęciu przez udziałowca większościowego pakietu akcji spółki. I ona daje szansę. Ale powiadam – będziecie stroną w rozmowach i sami zadecydujecie jaki kształt, jaka formuła dalszego działania spółki Przewozy Regionalne będzie miała miejsce.

Spróbuję sformułować wniosek.

W następstwie interesującej debaty informacja złożona przez panią minister jest precyzyjna, wyczerpująca – proponuję ją przyjąć.

Czy są inne wnioski?

Nie ma, dziękuję.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Czy można, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle, w jakim trybie?

Bardzo proszę, pan przewodniczący Andrzej Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Nie chciałbym przedłużać spotkania, nie mniej jednak uważam, że pytanie może być interesujące i odpowiedzi również.

Mam pytanie do szefów spółki, do kierownictwa spółki Przewozy Regionalne: czy prawdą jest, że spółki powołane przez marszałków województw (a, między innymi, Koleje Małopolskie) korzystają z taboru Przewozów Regionalnych, aby realizować konkurencyjne przewozy dla Przewozów Regionalnych?

Bardzo proszę o wypowiedź na ten temat.

Jeżeli tak to, w jakich województwach stosuje się takie praktyki?

Moim zdaniem, to by świadczyło i potwierdzało tezę, że marszałkowie województw robią wszystko, żeby w każdy możliwy sposób osłabić pozycję spółki Przewozy Regionalne.

Na marginesie – korzystając z tego, że jestem przy głosie, pragnę przypomnieć panu marszałkowi Sekule, że powodem czasu przejazdu trwającego dwie godziny i dwadzieścia siedem minut pomiędzy Krakowem a Katowicami szlakiem kolejowym E30 nie jest problem braku szybkich pociągów. Powodem jest wyrzucenia w błoto kwoty miliard trzysta milionów złotych kosztów kwalifikowanych Unii Europejskiej.

Przypomnę, że szlak ten miał być zmodernizowany i oddany do użytkowania w kwietniu 2014 roku, tak opiewała umowa.

Najważniejsze, panie marszałku, jest to, aby realizować podstawowe zadania, a nie koniecznie kupować superszybkie pociągi. Wówczas czas przejazdu będzie wynosił 87 minut, bo na tyle, jak wiem, był planowany, może nie tak szybko jak autobus.

Panie marszałku, to jeszcze z czasów, kiedy pan będąc posłem, mocno wspierał tych, którzy deklarowali, że modernizacja tej linii będzie zrealizowana.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący…

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Teraz niech pan się zapyta, dlaczego tego nie zrobili.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, nie chcę ingerować, ale z panem marszałkiem można pewno będzie wymienić poglądy po zakończeniu posiedzenia.

Panie prezesie, bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi na bardzo jednoznaczne, krótkie pytanie.

Prezes zarządu Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Tomasz Pasikowski:

Staramy się aktywnie zarządzać taborem spółki, ponieważ ilość taboru pozwala nam gospodarować także nadwyżkami.

W związku z tym oferujemy na rynku możliwość wydzierżawienia naszych EZT -ów (elektrycznych zespołów trakcyjnych). Robimy to na zasadach komercyjnych z dwoma województwami – z województwem mazowieckim i z województwem śląskim.

Stanowi to istotną pozycję w przychodach spółki.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Nie wydaje mi się, żeby samorządy uprawiały filozofię podcinania gałęzi, na której całkiem wygodnie siedzą.

Wysoka Komisjo, wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie.

Dziękuję państwu za interesującą dyskusję.